Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

50X1-HUM

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

PROCESSING COPY

S-E-C-R-E-T
NOFORN

50X1-HUM

COUNTRY Poland

REPORT

DATE DISTR. 26 MAR 1953

SUBJECT Publications:
1. Transportation and Tariffs (in Polish)
2. Post and Telecommunications Statistics (Polish)

NO. PAGES 1

50X1-HUM

REFERENCES

DATE OF INFO.

PLACE & DATE ACQ

50X1-HUM

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

two publications which are in the original language:

50X1-HUM

1. Transportation and Tariffs (Przewozy i Taryfy) by Dr. Wlodzimierz Patlikowski, dated 1951.

2. Post and Telecommunications Statistics (Statystyka Pocztowa i Telekomunikacyjna), prepared by the Ministry of Post and Telegraph, dated 1947.

50X1-HUM

S-E-C-R-E-T
NOFORN

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR	X	FBI		AEC					

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

50X1-HUM

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

50X1-HUM

SECRET
NOFORN

POLITECHNIKA WARSZAWSKA

Dr WŁODZIMIERZ PATLIKOWSKI

PRZEWOZY i TARYFY

WARSZAWA 1951
PAŃSTWOWE ZAKŁADY WYDAWNICTW SZKOLNYCH

SECRET
NOFORN

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

50X1-HUM

Wydano za zgodą Delegata Komitetu Wydawnictw Nauk. i Podr. dla Szkół Wyższych w Warszawie. Pismo nr 43/51 z dnia 20 II 1951 r.

Oddano do druku 10 V 1951 r. 2-B-117653 Nakład 600+50 egz

Arkuszy druku 7¾ Papier cykl. VII kl. 70 gr. Zamówienie 325 (169).

Wykonano w Powielarni skryptów przy Drukarni T. N. W. w Warszawie

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

SPIS TREŚCI

Przewozy i taryfy

Strona

Rozdział I. Przewozy.

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Pojęcia komunikacji, transportu i przewozu. 1
2. Podstawa prawna Regulaminów przewozu 4
3. Zamierzona reforma Regulaminów przewozu .. 8

Dział 2. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu i zawarcie umowy o przewóz podróżnego 9
2. Wykonanie umowy o przewóz podróżnego 12
3. Przewóz bagażu 15
4. Przewóz przesyłek ekspresowych 18

Dział 3. Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu, przedmioty wyłączone od przewozu i przyjmowanie warunkowe 19
2. Forma i warunki zawarcia umowy o przewóz.. 22
3. Wykonanie umowy o przewóz 26
4. Zmiana umowy o przewóz 30
5. Odpowiedzialność kolei 33
6. Reklamacje, powództwa, przedawnienie 35

Dział 4. Regulaminy przewozowe w komunikacji samochodowej.

1. Regulamin przewozu osób i bagażu 37
2. Regulamin przewozu towarów 39

Rozdział II. Taryfy.

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Podstawa prawna taryf 45
2. Jednostkowe koszty własne 47
3. Niektóre określenia taryfowe..... 56
4. Systemy taryf towarowych 57
5. Budowa stawek taryfowych 60
6. Układy taryf 64
7. Polityka taryfowa 65

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Strona

Dział 2. Obowiązujące taryfy na P.K.P.
1. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa na P.K.P. dla linii normalno-torowych Cz.II. 67
2. O ulgach przejazdowych 71
3. Taryfa towarowa P.K.P. dla linii normalno-torowych 74
4. Krytyczne omówienie taryfy towarowej P.K.P. Cz.I.B. 79
Dział 3. Obowiązujące taryfy w komunikacji samochodowej.
1. Taryfa osobowa i bagażowa P.K.S ..... 8[illegible]
2. Taryfa towarowa 85
Rozdział III. Normy i taryfy regulujące międzynarodową komunikację kolejową.
1. Międzynarodowe porozumienia regulujące stronę techniczną ruchu 88
2. Międzynarodowe konwencje przewozowe 90
Rozdział IV. Koordynacja przewozów.
1. Przyczyny ustania jedności komunikacji .. 93
2. Jednolity system komunikacyjny i koordynacja przewozów 96
Rozdział V. Statystyka przewozów.
1. Zadania i podstawowe pojęcia 101
2. Podział statystyki przewozów 104
3. Podstawowe mierniki, współczynniki i wskaźniki 107
4. Nierównomierność przewozów, przewozy nieracjonalne i struktura przewozów . .. 112
5. Klasyfikacja towarów, potoki ładunków i podróżnych 118

===000===

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Strona

prace i za
ych Cz.II. 67
..... 72
ki normalno-
..... 78
trolej
..... 79
ji samoch-
..... 83
..... 85
ynarodową
ulujące
..... 88
..... 93
nikacji .. 95
i koordy
..... 96
.....101
..... 104
ki i
..... 107
wozy
ów ... 112
nków
..... 118

ROZDZIAŁ I. P r z e w o z y.

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Pojęcia komunikacji, transportu i przewodu.

Znaczenie używanych u nas określeń "komunikacja" i "transport" - nie zostało dotychczas ściśle określone.

Wyrazy "komunikacja" i "transport" nie we wszystkich ważniejszych językach posiadają swoje odpowiedniki; dla ustalenia znaczenia tych wyrazów brak jest zatem nawet danych porównawczych.

W tych warunkach wszelkie ustalenia są oczywiście sprawą naszej niejako umowy wewnętrznej lub też sprawą unormowania przepisami wewnętrznymi. Fakt, jakie znaczenie przypisujemy tym wyrazom, będzie siłą rzeczy odbiegany od poglądów lub pojęć w tej sprawie w innych językach wzgl. w innych państwach i ustalenie takie ograniczy się tym samym do naszego użytku wewnętrznego.

Prof. Ozioszyński określa transport jako techniczny i organizacyjny wysiłek człowieka w kierunku pokonania tych trudności, jakie w działalności jego stanowi przestrzeń i odległość.

Prof. Panejko formułuje następująco istotę komunikacji: "Jako komunikację w ścisłym znaczeniu rozumieć należy tę działalność, względnie te urządzenia, które są zwrócone w kierunku pokonywania odległości przestrzennych, stojących na przeszkodzie życiu gospodarczemu".

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Obydwa sformułowania są w istocie rzeczy identyczne, jakkolwiek jedno odnosi się do transportu, drugie zaś do komunikacji.

Pojęciem "komunikacja" zajmuje się również nasza ustawa z 30.3.1939 r. o komunikacjach w służbie obrony Państwa /Dz. U.R.P. Nr. 29, poz.115/. W rozumieniu tej ustawy za komunikację uważać należy zespół środków i czynności, związanych z przenoszeniem na odległość osób, rzeczy i wiadomości.

Zacytowana ostatnio definicja "komunikacji" stosuje się, rzecz jasna, do spraw daną ustawą uregulowanych. Warto jednak zastanowić się nieco nad tym ustawowym sformułowaniem, skoro w tym przedmiocie nie posiadamy ani innych autorytatywnych ustaleń, ani innej ogólnie przyjętej definicji.

Istnienie urządzonych dróg jest dla transportu sprawą ogromnej wagi, a przewóz ładunków masowych w sposób szybki i tani jest bez odpowiednich dróg i urządzeń nie do pomyślenia. Przemieszczanie osób lub rzeczy na mniejszą skalę nie jest jednak uwarunkowane istnieniem urządzonych dróg. Transport istniał bowiem w czasach, kiedy takich dróg wcale nie było, w pewnym zakresie istnieje także w dobie obecnej /np. transport nawozów i płodów rolnych w polu, transport po polach śmiożnych w okolicach podbiegunowych, transport karawanowy w pustyniach, i tp./.

Transport należałoby przeto określić jako działalność człowieka związaną z przenoszeniem na odległość osób i rzeczy przy pomocy sił ludzkich, zwierzęcych lub przyrody. Transport nie zajmuje się jednak budową dróg, ich utrzymaniem, regulacją ruchu, itp.

Powyższe uwagi ułatwią zdanie sobie sprawy z tego, czym jest komunikacja w rozumieniu przytoczonej ustawy z 30.3.1939r.

Ustawa mówi wyraźnie o oddzielnych komunikacjach, jak kolejowej, lotniczej, itp.

Za komunikację uważa ustawa zespół środków i czynności związanych itd. Co się tyczy "środków" ustawa nie wyjaśnia bliżej, czy rozchodzi się tylko o środki ruchome, tj. tabor, czy również o urządzoną drogę, niezbędną dla danego rodzaju

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

komunikacji. Wnioskować przeto należy, że ustawodawca miał na myśli wszelkie środki, tj. zarówno urządzoną drogę, jako też tabor, itd.

W ten sposób za komunikację kolejową należy w rozumieniu omawianej ustawy rozumieć drogę żelazną łącznie z odbywającym się po niej transportem kolejowym,/strony: statystyczna - dynamiczna/. W tym przypadku transport kolejowy jest pojęciem węższym, mieszczącym się w pojęciu komunikacji kolejowej.

Zagadnienie komplikuje się w innych środkach transportowych, gdzie transport /nawet zorganizowany/ odbywać się może także poza urządzonymi drogami. Taki "pozadrogowy" transport wykracza więc poza pojęcie komunikacji.

Z powyższego wynika:

1/ komunikacja i transport są pojęciami różnymi;

2/ transport stanowi część składową odpowiedniej komunikacji o ile odbywa się po urządzonych drogach danej komunikacji.

Przyjmując wyżej przedstawione znaczenie wyrazu "komunikacja" słuszną była np. nazwa "Ministerstwo Komunikacji", gdyż swoją kompetencją obejmowano zarówno sprawy budowy i utrzymania dróg komunikacyjnych śródlądowych, wydawania przepisów porządkowych dla tych dróg, itp., jako też sprawy transportu na tych drogach, jak wydawanie regulaminów przewozowych, zatwierdzanie taryf, zatwierdzanie planów przedsiębiorstw transportowych, nadzór nad tymi przedsiębiorstwami, itd.

W tym przypadku stają się również zrozumiałe takie określenia jak polityka komunikacyjna, drogi komunikacyjne, inwestycje komunikacyjne, itd., natomiast ekonomika transportu, statystyka transportu, itd.

W odróżnieniu od pojęć ogólnych jakimi są transport i komunikacja, przewóz oznacza przemieszczenie środkami transportowymi osób lub określonych ładunków w określonych relacjach.

Jako środki transportowe śródlądowe dla masowego przewozu wchodzą w rachubę: 1/ kolej żelazna, 2/ pojazdy mechaniczne, 3/ żegluga i spław wodami śródlądowymi i 4/ statki powietrzne.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Przedmiotem przewozu mogą być osoby lub rzeczy /ładunki/ przy czym określoną partię ładunku nadanego do przewozu za jednym dokumentem przewozowym nazywa się przesyłką.

Relacja oznacza miejsca /stacje, porty, przystanie, ekspedycje itd./, między którymi przewóz ma być wykonany.

2. Podstawa prawna Regulaminów przewozu.

W stosunku do Kodeksu Cywilnego, będącego głównym źródłem prawa powszechnego dla dziedziny stosunków prywatno-prawnych, - Kodeks Handlowy posiada charakter prawa szczególnego, uwzględniającego potrzeby obrotu handlowego.

Tymi potrzebami, które podyktowały bardziej szczegółowe i bardziej rygorystyczne ujęcie przepisów w prawie handlowym, były postulaty związane z zapewnieniem obrotowi handlowemu bezpieczeństwa, szybkości i wolności.

Obowiązujący u nas Kodeks Handlowy Polski, będący głównym źródłem prawa handlowego, wprowadzony został 1 lipca 1934r. Opiera się on na systemie podmiotowym, wychodząc z założenia, że prawo handlowe jest prawem działalności kupca; kupiec jest tedy naczelnym, podstawowym pojęciem Kodeksu Handlowego.

Kupcem w rozumieniu K.H. jest prowadzący przedsiębiorstwo zarobkowe we własnym imieniu, przy czym przedsiębiorstwo rozumieć należy jako "działalność"/proceder/.

Jeżeli w Kodeksie Handlowym brak jest przepisu regulującego dany stosunek prawny, wynikający z handlu, wówczas należy stosować istniejące w tym zakresie prawo zwyczajowe. Gdyby zaś prawo zwyczajowe nie wytworzyło dla danego stosunku odpowiedniej normy, - należy stosować pomocniczo przepisy prawa cywilnego.

Przepisy prawne odnoszące się do przewozu zawarte są w Księdze drugiej, Dział III, Rozdział VII Kodeksu Handlowego. Według art. 613 K.H. "przez umowę przewozu kupiec /przewoźnik/ podejmuje się przewiezienia rzeczy lądem lub wodami śródlądowymi. Z przytoczonego ustawowego sformułowania treści umowy przewozu wynika, że kodeks handlowy nie zajmuje się przewozem osób, gdyż przewozy takie wychodzą poza ramy obrotu handlowego.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Prawodawca zdawał sobie sprawę, że wskazane przepisy Kodeksu Handlowego, normujące dziedzinę przewozu, mogą dla potrzeb obrotu towarowego i dla potrzeb życia gospodarczego okazać się niewystarczające. Z tych przyczyn Kodeks Handlowy w art.614, przewiduje wprowadzenie osobnych, szczególnych przepisów prawnych dla przewozu, stanowiąc: "Przepisy rozdziału niniejszego stosuje się do przewozu kolejami żelaznymi, do zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi, do żeglugi i spławu wodami śródlądowymi, do przewozu statkami powietrznymi oraz przewozu pocztą tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest odmiennie uregulowany przepisami szczególnymi".

Do wydania takich szczególnych przepisów, zwanych Regulaminami Przewozu upoważniony został Minister Komunikacji ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. /Dz.U.R.P. Nr.57, poz.580/"o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych". Do ustawy tej wprowadzono następnie szereg zmian i uzupełnień, w związku z czym także poprzedni urząd Ministra Kolei Żelaznych przekształcony został na urząd Ministra Komunikacji. x/

Rzeczone Regulaminy Przewozu wydaje Minister Komunikacji w drodze rozporządzeń w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa. Regulaminy Przewozu, wydane w ten sposób na podstawie upoważnienia ustawowego i ogłoszone w Dzienniku Ustaw R.P. mają moc obowiązującą jako przepisy prawne szczególne. Postanowienia Kodeksu Handlowego, prawa zwyczajowego lub normy prawa powszechnego mogą mieć w sprawach związanych z przewozami tylko wówczas zastosowanie, jeżeli wydany Regulamin Przewozu pewnego określonego stanu prawnego nie normuje.

W porównaniu z postanowieniami Kodeksu Handlowego o przewozie, przepisy zawarte w Regulaminie Przewozu są bardziej szczegółowe, starając się wyczerpująco unormować wzajemne prawa obowiązki oraz odpowiedzialność przewoźnika i wysyłającego.

Między postanowieniami Kodeksu Handlowego a Regulaminem Przewozów istnieją jednak także bardziej istotne różnice, polegające na odmiennych założeniach prawnych.

---

x/ Obecnie urzędy Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Prawodawca zdawał sobie sprawę, że wskazane przepisy Kodeksu Handlowego, normujące dziedzinę przewozu, mogą dla potrzeb obrotu towarowego i dla potrzeb życia gospodarczego okazać się niewystarczające. Z tych przyczyn Kodeks Handlowy w art.614, przewiduje wprowadzenie osobnych, szczególnych przepisów prawnych dla przewozu, stanowiąc: "Przepisy rozdziału niniejszego stosuje się do przewozu kolejami żelaznymi, do zarobkowego przewozu pojazdami mechanicznymi, do żeglugi i spławu wodami śródlądowymi, do przewozu statkami powietrznymi oraz przewozu pocztą tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest odmiennie uregulowany przepisami szczególnymi".

Do wydania takich szczególnych przepisów, zwanych Regulaminami Przewozu upoważniony został Minister Komunikacji ustawą z dnia 12 czerwca 1924 r. /Dz.U.R.P. Nr.57, poz.580/"o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych". Do ustawy tej wprowadzono następnie szereg zmian i uzupełnień, w związku z czym także poprzedni urząd Ministra Kolei Żelaznych przekształcony został na urząd Ministra Komunikacji. x/

Rzeczone Regulaminy Przewozu wydaje Minister Komunikacji w drodze rozporządzeń w porozumieniu z Ministrami Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa. Regulaminy Przewozu, wydane w ten sposób na podstawie upoważnienia ustawowego i ogłoszone w Dzienniku Ustaw R.P. mają moc obowiązującą jako przepisy prawne szczególne. Postanowienia Kodeksu Handlowego, prawa zwyczajowego lub normy prawa powszechnego mogą mieć w sprawach związanych z przewozami tylko wówczas zastosowanie, jeżeli wydany Regulamin Przewozu pewnego określonego stanu prawnego nie normuje.

W porównaniu z postanowieniami Kodeksu Handlowego o przewozie, przepisy zawarte w Regulaminie Przewozu są bardziej szczegółowe, starając się wyczerpująco unormować wzajemne prawa obowiązki oraz odpowiedzialność przewoźnika i wysyłającego.

Między postanowieniami Kodeksu Handlowego a Regulaminem Przewozów istnieją jednak także bardziej istotne różnice, polegające na odmiennych założeniach prawnych.

---

x/ Obecnie urzędy Ministra Kolei i Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Kodeks Handlowy pozostawia mianowicie swobodnej woli i ocenie przewoźnika zarówno zawarcie umowy o przewóz, jako też formę uawarcia umowy. Z wyjątkiem spraw unormowanych postanowieniami K.H. w sposób obowiązujący i niedopuszczający odchyleń przewoźnik i wysyłający mogą pozostałe warunki umowy ustalić dowolnie na podstawie zgodnego porozumienia. Kodeks Handlowy nie uwzględnia odrębności technicznych i eksploatacyjnych poszczególnych środków komunikacyjnych i nie zajmuje żadnego stanowiska co do tego, w jaki sposób wysokość należności przewoźnika ma być ustalona.

Regulaminy Przewozu wychodziły natomiast z założenia, że przewoźnik, wykonujący swoją działalność na danym obszarze lub linii, posiada w stosunku do wysyłającego przewagę monopolisty, który mógłby swoją uprzywilejowane stanowisko wykorzystać na szkodę wysyłającego i gospodarki narodowej, Z tej przyczyny Regulaminy nakładają na przewoźnika obowiązek przewozu, o ile dopełnione zostaną warunki w Regulaminach wskazane.

Między stronami, tj. między przewoźnikiem i wysyłającym, postanowienia Regulaminów przewozu mają charakter prawa bezwzględnie obowiązującego i strony nie mogą drogą specjalnej umowy ustalać warunków przewozu w sposób sprzeczny z postanowieniami Regulaminów.

Wysokość opłat przewozowych posiada ogromne znaczenie dla życia gospodarczego kraju, gdyż opłaty przewozowe stanowią najpoważniejszą pozycję w kosztach obrotu towarowego. Regulaminy przewozów nie mogły zostawić sprawy opłat przewozów swobodnej decyzji przewoźnika, lub umowie między przewoźnikiem a wysyłającym; przeciwnie, Regulaminy Przewozów nakładają na przewoźnika obowiązek wydawania taryf, które powinny zawierać specjalne warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczenia należności przewozowych i opłat dodatkowych. Taryfy winny być zatwierdzone przez powołane ku temu władze i w sposób obowiązujący ogłaszane. Warunki zawarte w taryfach lecz sprzeczne z przepisami Regulaminu, uważa się za nieistniejące i nieważne.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Dla każdego środka komunikacyjnego wydawany bywa osobny Regulamin Przewozu uwzględniający w pełni specyficzne warunki techniczne i eksploatacyjne danego rodzaju transportu, czego nie czyni Kodeks Handlowy.

Wydanie przepisów szczególnych jakimi są Regulaminy Przewozów, podyktowane zatem było przede wszystkim potrzebami ochrony, ułatwienia i usprawnienia obrotu towarowego. Regulaminy Przewozów przedstawiają jednak wiele dodatnich stron także dla przedsiębiorstw transportowych.

Była już o tym mowa, że Regulaminy Przewozów wydawane są osobno dla poszczególnych środków transportowych, uwzględniając w pełni ich specyficzne właściwości techniczne i eksploatacyjne przy określaniu wzajemnego stosunku prawnego stron.

Rygorystyczne przepisy Regulaminów Przewozu formalizując sposób zawarcia umowy o przewóz i szablonując niejako tryb oraz sposób wykonania umowy o przewóz, ułatwiają tym samym niezwykle przedsiębiorstwom transportowym wykonanie zadań przewozowych i chronią je przed nieuzasadnionymi roszczeniami wysyłających.

Przez tego rodzaju usprawnienie zewnętrznego toku procesu przewozowego, Regulaminy Przewozu przyczyniają się wielce do stworzenia warunków niezbędnych dla racjonalnej gospodarki wewnętrznej przedsiębiorstw przewozowych.

Postanowienia wykonawcze. Dla poszczególnych postanowień Regulaminu Przewozu Minister Komunikacji może wydawać Przepisy wykonawcze, będące uzupełnieniem postanowień regulaminowych lub stanowiące o tym, jak dany przepis regulaminowy ma być stosowany albo wykonany.

Regulaminy Przewozu dla kolei żelaznych wydane zostały wraz z odnośnymi Przepisami Wykonawczymi w dwóch osobnych wydawnictwach pod nazwą Taryfa Towarowa Cz. I A i Taryfa Osobowa Cz.I.

Instrukcje służbowe. Zupełnie inny charakter posiadają Instrukcje lub Przepisy Służbowe, przeznaczone dla prawidłowego wykonywania wewnętrznej służby w przedsiębiorstwie transportowym. Wydawanie tych Instrukcji i Przepisów jest sprawą wewnętrzną przedsiębiorstwa trnasportowego, skutkiem czego nie

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

mogą one być podstawą do wzajemnego regulowania stosunków prawnych między przedsiębiorstwem transportowym a użytkownikami usług przewozowych.

3. Zamierzona reforma Regulaminów . Przewozu.

Zmiany natury politycznej, gospodarczej i społecznej, które dokonały się po wojnie w Polsce nie znalazły dotychczas wyrazu w Regulaminach Przewozu, które w obecnie obowiązującej postaci wydane zostały jeszcze w okresie przedwojennym i odpowiadają ówczesnym stosunkom.

W Polsce jako też w innych państwach demokracji ludowej, realizuje się gospodarka socjalistyczna, oparta na planowaniu, tj. na kierowaniu przez państwo społecznymi procesami produkcji, wymiany i podziału.

Procesy wymiany i podziału wiążą się jak najściślej z przewozami. Stąd jedną z istotnych składowych części Narodowych Planów Gospodarczych są państwowe plany przewozów. Ustalają one w formie nakazu ustawowego nadania przewozowe przypadające środkom transportowym do wykonania w okresie planowanym i wyznaczają zarazem te niezbędne warunki organizacyjne oraz środki techniczne, które transport musi stworzyć, by zabezpieczyć wykonanie zawartych w planie zadań przewozowych.

W tych warunkach, stały się np. nieodpowiednimi przepisy obowiązujących Regulaminów Przewozu, upoważniające wysyłającego do korzystania ze środka transportowego w sposób dowolny co do czasu nadania, ilości i rodzaju ładunku oraz kierunku przewozu. Podobnie nieaktualnymi stały się Przepisy Regulaminów upoważniające przewoźnika, by do przewozu przyjmowane tylko takie przesyłki, których przewóz może być wykonany niezwłocznie oraz by przesyłki wysyłane były z zachowaniem kolejności, w jakiej przyjęto je do przewozu.

W związku ze wskazanymi potrzebami gospodarki planowej nieodzownym staje się wprowadzenie do Regulaminów Przewozu postanowień, mających zabezpieczyć i unormować wykonanie państwowego planu przewozów. Na wysyłającego musi być nałożony obowiązek, by ładunki dostarczone były do przewozu ściśle według

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

ustalonego przedtym planu, tj. w zaplanowanym czasie oraz w zaplanowanych ilościach, rodzajach i kierunkach przewozowych. Podobnie przedsiębiorstwo transportowe obowiązane jest do podstawienia taboru przewozowego ściśle według danych planu co do ilości, rodzaju, czasu, itp. Postanowienia Regulaminów przewozu winny na wysyłającego i przewoźnika nakładać obowiązek jak najbardziej racjonalnego wykorzystania taboru przewozowego pod względem ładowności, skrócenia czasu za- i wyładowczego, itp.

Dotychczasowe postanowienia Regulaminów Przewozu o formie zawarcia umowy o przewóz oraz o wynikających stąd prawach, obowiązkach i odpowiedzialności obu stron będą zapewne utrzymane lub w stosunkowo mniejszym stopniu zmienione, jak to wnioskować można z obowiązującego obecnie w Z.S.R.R. Regulaminu Przewozu na kolejach żelaznych /"Ustaw żelaznych dorog"/, zawierającego postanowienia dostosowane już do potrzeb gospodarki planowej.

Ministerstwo Komunikacji powołało już komisje, mające opracować projekty Regulaminów przewozu odpowiednio do zmienionych potrzeb i warunków.

Dział 2. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu i zawarcie umowy o przewóz podróżnego.

Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na kolejach żelaznych wraz z Przepisami Wykonawczymi, obowiązujący od dnia 1 stycznia 1936 r. mieści się w Taryfie Osobowej, Bagażowej i Ekspresowej Kolei Żelaznych Cz.I /TO I/.

Regulamin obowiązuje na wszystkich kolejach normalno i wąskotorowych użytku publicznego.

Obowiązek przewozu. W myśl Regulaminu kolej nie może odmówić przewozu:

a. jeżeli podróżny zastosuje się do przepisów regulaminu, obowiązujących taryf i zarządzeń,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

b. jeżeli przewozu można dokonać zwykłymi środkami przewozowymi,

c. jeżeli przewóz nie jest wzbroniony na mocy prawnie wydanych zarządzeń, lub ze względu na porządek publiczny,

d. jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć lub im zapobiec.

TARYFY,

Kolej obowiązana jest wydawać taryfy, które powinny zawierać specjalne warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane, potrzebne do obliczenia należności przewozowych i opłat dodatkowych. Wyrunki zawarte w taryfach, lecz sprzeczne z przepisami Regulaminu, uważa się za nieistniejące i nieważne. Taryfy powinny być stosowane jednakowo względem wszystkich, korzystających z usług kolei. Każdy odrębny układ, mocą którego jednym lub kilku osobom przyznanoby zniżkę opłat oznaczonych w taryfie jest nieważny i zakazany. Dozwolone są natomiast zniżki opłat należycie ogłoszone i dostępne w równej mierze dla każdego kto dopełni warunków stosowania zniżki. Nadto dozwolone są za zgodą władzy zwierzchniej doraźne zniżki opłat dla przewozów w celach dobroczynnych, krajoznawczych i społecznych. Taryfy nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

Zmiany taryf, wprowadzające podwyżki opłat i utrudnienia warunków przewozu, wchodzą w życie po upływie 14 dni po ich ogłoszeniu. Za zgodą władzy zwierzchniej termin ten jednak może być skrócony, a nawet zbiegać się z dniem ogłoszenia. W tym przypadku należy w ogłoszeniu powołać się na zezwolenie władzy zwierzchniej.

W myśl Regulaminu nie przyjmuje się do pociągu lub można usunąć z pociągu w czasie podróży:

1. osoby w stanie nietrzeźwym, osoby, które zachowaniem swoim obrażają przyzwoitość publiczną, zakłócają spokój lub nie stosują się do przepisów ustawowych, regulaminu, taryf lub zarządzeń kolei. Osoby te nie mają prawa żądać zwrotu ceny biletu, ani należności pobranej za bagaż.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2. Osoby, które wskutek choroby albo innych przyczyn mogłyby być przykre lub niebezpieczne dla podróżnych, chyba, że wynajęto im lub oddano osobny przedział za opłatą określoną w taryfie.

Opłatę za przejazd lub za przewóz bagażu zwraca się tym osobom po potrąceniu należności za przejechaną drogę.

Przewozy kombinowane. Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych może być stosowany również do przewozów kombinowanych z udziałem regularnych linii okrętowych, samochodowych lub lotniczych z odchyleniami, wynikającymi z właściwości tych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłoszone tym samym trybem, co i regulaminy.

Umowa o przewóz. Umowa o przewóz koleją osób jest umową o dzieło, w której kolej zobowiązuje się do wykonania umówionej usługi, tj. do przewozu, druga strona zaś do uiszczenia umówionego wynagrodzenia /ceny za przewóz/ oraz taryfowych dopłat i należności ubocznych.

Dokumentem świadczącym o zawarciu umowy o przewóz jest bilet na przejazd, którym musi się wykazać podróżny przed rozpoczęciem podróży. Taryfy mogą pod tym względem przewidywać wyjątki /np. dla rozpoczynających podróż z nieobsadzonych stacji lub przystanków/. Dane zamieszczone na bilecie są miarodajne dla przewozu, a tym samym dla umownego świadczenia kolei. Dane muszą zawierać: 1. stację wyjazdu i przeznaczenia, 2. drogę przejazdu /jeżeli użycie różnych dróg lub środków przewozowych jest dozwolone, powinno to być zaznaczone na bilecue/, 3. rodzaj pociągu i klasę wagonu, 4. opłatę za przejazd, 5. pierwszy dzień ważności biletu, 6. czas ważności biletu.

Bilet można odstąpić drugiej osobie tylko wtedy, gdy nie jest imienny i gdy podróż nie została jeszcze rozpoczęta. Bilet nieimienny jest zatem przed rozpoczęciem podróży dokumentem na okaziciela.

Czas ważności biletu określa Regulamin w zależności od odległości przejazdu, a mianowicie przy odległości do 150 km w jednym kierunku - 1 dzień, za każde dalsze rozpoczęte 200 km odległości - 1 dzień. Podróż powinna być rozpoczęta w pierwszym dniu ważności biletu, jeżeli taryfy nie przewidują, że

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

podróż za biletami pewnego rodzaju może być rozpoczęta dowolnego dnia czasu ważności biletu, /np. bilety zeszytowe i książeczkowe/. Dzień, oznaczony datą na bilecie, uważa się jako pierwszy pełny dzień jego ważności. Podróż powinna być ukończona najpóźniej o północy ostatniego dnia ważności biletu. Podróżny jednak z biletem o jednodniowej ważności, jeżeli rozpoczął podróż w pierwszym dniu ważności biletu, ma prawo dojechać bez przerwy do stacji przeznaczenia nawet po północy.

W zasadzie każdy ma prawo w ramach postanowień taryfowych domagać się wydania odpowiedniego biletu na przejazd za uiszczeniem przypadającej należności. Prawo to wygasa na 5 minut przed odjazdem pociągu. Z drugiej jednak strony Kasy biletowe powinny być otwarte na stacjach o większym ruchu przynajmniej na godzinę, na innych stacjach przynajmniej na pół godziny przed odjazdem danego pociągu. Dla przyspieszenia odprawy kolej może żądać, aby kupujący bilet uiścił należność już odliczoną.

Równocześnie z wykupieniem biletu na przejazd podróżny prócz roszczenia o przewóz nabywa jeszcze pewne prawa dodatkowe, a mianowicie:

1. do zamówienia miejsca lub całego przedziału w ramach postanowień taryfowych,

2. do przerywania podróży w drodze według postanowień taryfowych,

3. do zabierania ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmiotów łatwych do przenoszenia /bagaż ręczny/,

4. do zabierania ze sobą do wagonów osobowych małych psów i ptaków oraz innych małych zwierząt domowych na ręku lub w klatkach, jeżeli nie zabraniają tego przepisy policyjne, a współpodróżni nie sprzeciwiają się zabraniu ich do przedziału.

5. do nadania do przewozu bagażu.

2. Wykonanie umowy o przewóz podróżnego.

Przerwy podróży. Bilety ważne na jeden dzień nie dają prawa przerwy w podróży. Bilety ważne na dwa dni uprawniają do jednorazowej, a bilety z ważnością dłuższą do dwurazowej przerwy podróży. Przerwa podróży nie przedłuża czasu ważności biletu.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Podróżny bez ważnego biletu. Podróżny, który nie może okazać ważnego biletu na przejazd, obowiązany jest , niezależnie od odpowiedzialności karnej zapłacić według taryfy normalnej podwójną cenę biletu za drogę przebytą, jeżeli zaś stacji wyjazdu nie można natychmiast ustalić bez żadnej wątpliwości, podwójną cenę biletu za całą drogę. Podróżny, który bez wezwania uprzedzi konduktora, że nie mógł kupić biletu, powinien uiścić pojedynczą cenę biletu według taryfy normalnej oraz dopłatę ogółem jednak nie więcej, niż podwójną cenę tego biletu.

Rozkłady jazdy. Rozkłady jazdy winny być przed ich wprowadzeniem podane do wiadomości publicznej i wywieszone na stacjach. Rozkłady te powinny wskazywać rodzaj pociągu, klasy wagonów i czas odejścia pociągu, na ważniejszych zaś stacjach węzłowych również czas przyjścia i ważniejsze połączenia. Rozkłady jazdy, które utraciły swą ważność winny być bezzwłocznie usuwane. Rozkłady jazdy stanowią poniekąd zaproszenie /ofertę/ ze strony kolei do zawarcia umowy o przewóz. Stanowią one część składową warunków umowy o przewóz określając w sposób ścisły, kiedy kolej może dokonać swoich świadczeń.

Spóźnianie się pociągów. Spóźniony odjazd lub przybycie pociągu albo odwołanie pociągu nie dają jeszcze same przez się podstawy do rpszczenia do odszkodowania. Jeśli jednak wskutek spóźnienia się pociągu podróżny utracił połączenie z innym pociągiem, lub jeżeli pociąg odwołano na całym lub częściowym jego przebiegu, podróżny zaś chce odbywać podróż w dalszym ciągu, kolei jest obowiązana w miarę możności przewieść go wraz z bagażem bez żadnej dopłaty, pociągiem dążącym ku tej samej stacji przeznaczenia na tej samej lub innej linii.

Zmiana zawartej umowy o przewóz. Na stacji wyjazdu podróżny ma prawo żądać wymiany swego biletu na bilet klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej za dopłatą różnicy cen. Kolej może odmówić wymiany, jeżeli bilet został już przecięty przy kontroli.

Za dopłatą różnicy cen, ustalonej w taryfie, podróżny może po uprzednim zgłoszeniu konduktorowi, jechać całą drogę lub tylko część w klasie wyższej lub w pociągu o taryfie wyższej, niż to wskazano na bilecie. Różnicę cen za przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej, określają taryfy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zwrot należności za przejazd. Jeżeli biletu nie wykorzystano, można żądać zwrotu opłaty uiszczonej za bilet.

Jeżeli bilet zużytkowano tylko częściowo z powodu śmierci, choroby lub wypadku, którego doznał podróżny, albo z powodu nie dającej się uniknąć innej przyczyny podobnego rodzaju, wówczas zwraca się różnicę pomiędzy całą uiszczoną opłatą a należnością za dokonany przejazd.

Podróżny, który z powodu braku miejsca we właściwej klasie, na którą opiewa jego bilet, jechał w klasie niższej, ma prawo żądać zwrotu różnicy cen za odcinek, który przejechał w klasie niższej.

Niezużytkowanie biletu we wszystkich wymienionych wyżej przypadkach powinno być zaświadczone urzędowo przez kolej.

Przedmioty wyłączone od przewozu w wagonach osobowych. Nie wolno zabierać do wagonów osobowych przedmiotów zagrażających niebezpieczeństwem, a w szczególności nabitej broni palnej, materiałów wybuchowych, łatwo zapalnych, żrących lub zaraźliwych, jak również przedmiotów, które mogłyby być niedogodne lub przykre dla współpodróżnych.

Zabieranie bagażu ręcznego i zwierząt do wagonów osobowych. Podróżnym wolno brać ze sobą bezpłatnie do wagonów osobowych przedmioty łatwe do noszenia /bagaż ręczny/, jeżeli nie sprzeciwiają się temu obowiązujące przepisy i jeżeli przedmioty te nie mogą uszkodzić wagonu. Każdy podróżny ma dla swego bagażu do dyspozycji tylko przestrzeń nad miejscem i pod miejscem, które zajmuje.

Zwierząt żywych nie wolno zabierać do wagonów osobowych. Wyjątek stanowią:

a/ małe psy i ptaki, tudzież inne małe zwierzęta domowe, jeżeli nie zabraniają tego przepisy policyjne, a współpodróżni nie sprzeciwiają się;

b/ psy każdego rodzaju i wielkości, jeżeli współpodróżni wyrażają na to zgodę, lub gdy właściele jadą z nimi w osobnym przedziale lub w przedziale dla podróżnych z psami.

Odpowiedzialność za przewóz podróżnych, bagażu ręcznego i zwierząt. Odpowiedzialność kolei za śmierć, okaleczenie i uszkodzenie cielesne, którym uległ podróżny wskutek wypadku z pociągiem, określają osobne przepisy prawne.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Osobne przepisy prawne, o których wspomina Regulamin, mieszczą się w Kodeksie Zobowiązań. Według Kodeksu Zobowiązań właściciel pojazdu mechanicznego, poruszającego siłą przyrody, odpowiada za szkody spowodowane wypadkiem, chyba że udowodni, że szkoda powstała z winy poszkodowanego, z winy osoby trzeciej lub wskutek siły wyższej.

Spóźniony odjazd lub przyjazd pociągu, odwołanie pociągu lub też wyłączenie z pociągu wagonu bezpośredniego nie daje podróżnym prawa do jakiegokolwiek odszkodowania od kolei.

Za bagaż ręczny i zwierzęta, nad którymi nadzór należy w myśl Regulaminu do podróżnego, kolej odpowiada tylko wówczas, jeżeli szkoda powstała skutkiem jej winy.

3. Przewóz bagażu.

Podróżny może nadać do przewozu jako bagaż przedmioty zawarte w kufrach, koszach podróżnych, walizkach, trokach, pudłach do kapeluszy i innych podobnych opakowaniach. R.P.O. nie oznacza zatem, jakie przedmioty mogą być nadane do przewozu jako bagaż, lecz w jakim mają być opakowaniu.

Podróżny może nadać do przewozu jako bagaż także następujące przedmioty bez opakowania: fotele dla chorych, wózki dziecięce, próbki towarów, instrumenty muzyczne, instrumenty miernicze, saneczki, narty, kajaki, rowery, przedmioty domowego użytku przy wyjeździe na letnisko i z powrotem, produkty spożywcze, psy i małe zwierzęta w klatkach, zwierzynę świeżo ubitą.

Od przewozu jako bagaż są wyłączone: 1. przedmioty, stanowiące przywilej poczty, 2. przedmioty, które z powodu swej wagi, objętości itp. nie nadają się do przewozu w wagonach bagażowych, 3. przedmioty, których przewóz zabroniony jest na mocy przepisów prawnych ze względu na porządek publiczny, 4. zwłoki.

Podróżny jest odpowiedzialny za zachowanie powyższych przepisów i ponosi wszelkie następstwa za wykroczenie przeciw tym przepisom. Prócz grożącej mu odpowiedzialności cywilnej i karnej, uiszcza w niektórych wypadkach dopłaty, /za materiały wybuchowe, samozapalne, zaraźliwe, trujące, żrące itp/, obliczane od kilograma wagi przedmiotów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Kolej przyjmuje bagaż do przewozu tylko za okazaniem biletu na przejazd, ważnego conajmniej do stacji przeznaczenia bagażu. Bagaż powinien być nadany w czasie przewidzianym do sprzedaży biletów. jednakże kolei może odmówić przyjęcia bagażu dostarczonego później, niż na 15 minut przed czasem odejścia odnośnego pociągu.

Po przyjęciu bagażu kolej wydaje podróżnemu kwit bagażowy, który powinien zawierać następujące dane: 1. stacje nadania i przeznaczenia, 2. drogę przewozu, 3. dzień nadania i pociąg na który bagaż nadano, 4. numery biletów, 5. ilość i wagę sztuk, 6. należność za przewóz, 7. ewentualnie deklarowaną kwotę wartości dostawy. - czas zawieszone/.

Wobec uwarunkowania umowy o przewóz bagażu od okazania biletu na przejazd, rzeczona umowa jest niesamodzielną dodatkową umową do umowy o przewóz osób. R.P.O. podkreśla to także w dalszych postanowieniach, według których bagaż przyjmuje się do przewozu w zasadzie do stacji, wymienionej w okazanym bilecie jazdy, albo do stacji bliższej, położonej na drodze przejazdu. Umowa o przewóz bagażu jest podobna pod wielu względami do umowy o przewóz przesyłki towarowej /zawarcie umowy następuje przez wręczenie i przyjęcie bagażu do przewozu/, a różni się głównie tym, że nie potrzeba w przypadku bagażu wystawiania przez nadawcę bagażu osobnego dokumentu, towarzyszącego bagażowi.

Opłaty pobierane w związku z przewozem bagażu, powinny być uiszczane przy nadaniu. W razie dodatkowej odprawy bagażu w pociągu uiszczamię opłatę na stacji przeznaczenia przed wydaniem bagażu.

Bagaż wydaje się za zwrotem kwitu bagażowego po pobraniu nieuiszczonych jeszcze należności i kosztów.

Posiadacz kwitu bagażowego może żądać wydania bagażu na stacji przeznaczenia po przybyciu pociągu, którym bagaż powinien był być przywieziony, lecz po upływie czasu koniecznego do wykonania wszystkich czynności, związanych z przygotowaniem bagażu do wydania. W razie nieprzedstawienia kwitu bagażowego kolej obowiązana jest wydać bagaż tylko wtedy, gdy zgłaszający się udowodni. że ma do niego prawo; jeżeli dowód ten będzie uznany za niewystarczający, kolej może żądać złożenia zabezpieczenia.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W przeciwieństwie do biletu na przejazd, kwit bagażowy nie jest dokumentem na okaziciela. Roszczenia wynikające z kwitu bagażowego może podnosić tylko "podróżny", zatem osoba, która, jako posiadacz biletu na przejazd zawarła umowę o przewóz osób /umowę zasadniczą/. Kolej jest uprawniona, lecz nie jest zobowiązana badać uprawnienie osoby, przedstawiającej kwit bagażowy. Kolej wywiązuje się ze swego umownego świadczenia przez wydanie bagażu za zwrotem kwitu bagażowego.

Bagaż wydaje się na stacji do której został nadany. Jednakże na żądanie posiadacza kwitu bagażowego, zgłoszone we właściwym czasie, bagaż może być zwrócony na stacji nadania, albo wydany na stacji pośredniej za zwrotem kwitu bagażowego, o ile na wykonanie takiego żądania pozwalają okoliczności.

Przytoczone ostatnio postanowienia regulaminowe zezwalają przeto na następną zmianę zawartej już umowy o przewóz bagażu. Jeżeli bowiem podróżny zmieni zawartą już umowę o przewóz jego osoby /zaniechawszy wogóle podróży lub zmieniając podróż/ w takim razie zawarta umowa o przewóz bagażu, to jest umowa dodatkowa, wykonywana byłaby według swej pierwotnej, a w zmienionych warunkach niepożądanej treści. Podróżny musi mieć zatem możność odpowiedniej zmiany także umowy o przewóz bagażu.

Na zabezpieczenie należności przewozowych, opłat dodatkowych, wydatków w gotowiźnie i dopłat, służy kolei prawo zastawu na bagażu, dopóki znajduje się on w jej posiadaniu.

Kolej odpowiada pod warunkami określonymi w regulaminie za opóźnione wydanie bagażu, za szkodę powstałą wskutek całkowitego lub częściowego zaginięcia albo wskutek uszkodzenia bagażu, od chwili przyjęcia do przewozu aż do wydania.

Odszkodowanie za zaginięcie bagażu w przypadku udowodnienia szkody wynosi najwięcej 102 zł. za 1 kg., w przypadku zaś szkody nieudowodnionej 51 zł. za 1 kg zaginionego bagażu.

Odszkodowanie w razie opóźnionego wydania bagażu wynosi 0,45 zł, za 1 kg. brutto bagażu i rozpoczętą dobę, najwyżej jednak 14 dni. Jeżeli udowodnione powstanie szkody wskutek opóźnionego wydania bagażu można żądać odszkodowania do wysokości czterokrotnie wyższej.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

4. Przewóz przesyłek ekspresowych.

Przesyłki, nadające się do przewozu w wagonach bagażowych, przyjmuje się do przewozu, jako przesyłki ekspresowe na podstawie przepisów T.O.I. i przepisów taryfy. Taryfa wyłącza od przewozu te same przedmioty, które wyłączone są od przewozu jako bagaż.

Przesyłki ekspresowe należy nadawać w ekspedycjach bagażowych w czasie przewidzianym dla nadawania tych przesyłek i wskazanym w ogłoszeniach, wywieszonych na stacjach. Przepisy regulaminowe nie ograniczają za tym jednolicie czasu odprawy, jak to uczyniono w odniesieniu do odprawy osób lub bagażu, lecz uzależniają czas przyjmowania do przewozu przesyłek ekspresowych od miejscowych warunków.

Na każdą przesyłkę ekspresową nadawca powinien złożyć list ekspresowy nakładu kolei, który nabywa się na stacji kolejowej. Nadawca obowiązany jest zamieścić w liście ekspresowym:

1/ miejsce oraz datę sporządzenia listu ekspresowego, 2. stację przeznaczenia w brzmieniu podanym w taryfie, 3. odbiorcę i jego dokładny adres, 4. ilość sztuk, rodzaj opakowania i zawartość przesyłki, 5. dokładne wyszczególnienie załączonych dokumentów, 6. wskazanie nadawcy, podpis i adres /ewent. druk lub pieczątkę/. Poza tym nadawca może w przeznaczonych na to rubrykach zamieścić: 7. drogę przewozu, 8. pociąg, którym przesyłka ma być przewieziona, 9. deklarację wartości dostawy, 10. wysokość ciążącego na przesyłce zaliczenia, 11. żądanie "zostawić na stacji".

Umowę o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, kiedy stacja nadania przyjęła do przewozu przesyłkę wraz z listem ekspresowym. Na dowód przyjęcia stacja nadania opatruje list ekspresowy datownikiem, po uiszczeniu przez nadawcę należności przewozowych i opłat dodatkowych.

Przyjmując do przewozu przesyłkę ekspresową, kolej wydaje nadawcy dowód nadania.

Umowa o przewóz przesyłki ekspresowej jest umową samodzielną, zawartą na rzecz osoby trzeciej - odbiorcy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Po zapłaceniu należności, wynikających z listu ekspresowego, odbiorca ma prawo żądać wydania przesyłki ekspresowej na stacji przeznaczenia po upływie terminu dostawy.

Nadawca może obciążyć przesyłkę ekspresową zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki.

Dopóki przesyłka ekspresowa nie została wydana odbiorcy, nadawca ma prawo, drogą zlecenia dodatkowego wprowadzić zmiany w umowie o przewóz. W zleceniu dodatkowym nadawca może żądać aby:

a/ oddano mu przesyłkę z powrotem na stacji nadania,
b/ wstrzymano wydanie przesyłki na stacji przeznaczenia,
c/ wydano przesyłkę na stacji przeznaczenia innej osobie,
d/ wydano przesyłkę bez pobrania zaliczenia,
e/ wysłano przesyłkę do innej stacji i tam wydano albo odbiorcy wskazanemu w liście ekspresowym albo innej osobie. Zlecenia dodatkowe innej treści są niedozwolone.

Należności przewozowe albo opłaty dodatkowe należy uiszczać przy nadaniu. Należności przewozowe, opłaty dodatkowe i wydatki powstałe w drodze lub na stacji przeznaczenia obciążają przesyłkę i są pobierane od odbiorcy.

Jeżeli nadawca przy nadaniu nie oznaczy pociągu, którym przesyłka ma być wysłana, wysyła się ją najbliższym odpowiednim pociągiem /ruchu osobowego/ lub innymi pociągami specjalnie przeznaczonymi dla przewozu takich przesyłek.

Kolei służy prawo zastawu na przesyłkach ekspresowych, podobnie jak na bagażu. Za opóźnienie wydania przesyłki ekspresowej, za całkowite lub częściowe zaginięcie /ubytek/ lub uszkodzenie Kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie, na zasadach zbliżonych do przepisów o bagażu.

Dział 3. Regulamin przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych.

1. Obowiązek przewozu, przedmioty wyłączone od przewozu i przyjmowane warunkowo.

Przedruk Regulaminu Przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych oraz Przepisy Wykonawcze do tego Regulaminu zamieszczone są w Taryfie Towarowej Kolei Żelaznych. Cz.I.A.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Regulamin Przewozu przesyłek towarowych na kolejach żelaznych użytku publicznego stanowiący załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z 24.IX. 1938 r. pokrywa się niemal z tzw. konwencją rzymską i wprowadzony został w życie równocześnie z konwencją, tj. od 1.10.1938 r. Dostosowano go do konwencji nie tylko pod względem merytorycznym, ale także pod względem układu i numeracji paragrafów, co daje znaczne ułatwienia dla jednolitej wykładni.

Regulamin z r. 1938 nie został dotychczas poddany rewizji i obowiązuje w pierwotnym brzmieniu. Drogą przepisów wykonawczych zniesiono jedynie do odwołania listy przewozowe na okaziciela wtórnika i zaliczki w gotowiźnie.

Regulamin może być stosowany również do przesyłek przewożonych przez kolej przy udziale regularnych linii innych środków transportowych z odchyleniami wynikającymi z właściwości tych środków przewozowych. Odchylenia takie muszą być ogłaszone tym samym trybem, co i Regulamin.

Koleje są obowiązane przyjmować przesyłki do przewozu za bezpośrednim listem przewozowym między wszystkimi stacjami zależnie od zakresu ich czynności ekspedycyjnych, jeżeli: 1. nadawca zastosuje się do przepisów regulaminu, 2. jeżeli przewóz jest możliwy przy użyciu zwykłych środków przewozowych, 3. jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których kolej nie mogła uniknąć i którym nie mogła zapobiec.

Wyłączone są od przewozu: 1. przedmioty, które z powodu swych rozmiarów, ciężaru lub swych właściwości nie nadają się do przewozu ze względu na urządzenia lub środki przewozowe, choćby tylko na części drogi przewozu, 2. przedmioty, których przewóz zastrzeżony jest dla poczty, 3. przedmioty, których przewóz zabroniony jest na mocy zarządzeń prawnie wydanych lub ze względu na porządek publiczny, 4. z wyjątkami, wskazanymi w załączniku A do regulaminu - a/ przedmioty zagrażające wybuchem, jak materiały wybuchowe, amunicja, materiały zapalające i ognie sztuczne, gazy sprężone i skroplone oraz materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, b/ materiały samozapalne.

Do przewozu przyjmowane są warunkowo za listem przewozowym imiennym: 1. przedmioty wymienione w załączniku A do

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

regulaminu na warunkach tam wskazanych, 2. tabor kolejowy toczący się na własnych kołach, 3. żywe zwierzęta, 4. przedmioty, których załadowanie lub przewóz sprawiałyby szczególne trudności, 5. zwłoki.

Załącznik A do regulaminu, o którym mowa wyżej, wymienia materiały i przedmioty, dopuszczone do przewozu tylko pod pewnymi warunkami.

Rzeczone przedmioty i materiały podzielone są w załączniku A na 6 klas:

klasa I - przedmioty zagrażające wybuchem,
" II - materiały samozapalne,
III - materiały łatwopalne,
IV - materiały trujące,
V. - materiały żrące,
VI - materiały gnilne, wydzielające woń przykrą lub budzące odrazę.

Załącznik A zawiera szczególne przepisy dla każdej klasy, odnoszące się do rodzaju wymaganego opakowania, obowiązujących napisów i nalepek ostrzegawczych, sposobu nadawania i wzmianek w listach przewozowych.

Przesyłki winny być wysyłane z zachowaniem kolejności w jakiej przyjęto je do przewozu.

Jeżeli interes publiczny lub konieczności eksploatacyjne tego wymagają, Minister Komunikacji lub kolej za jego zgodą może zarządzić: 1. całkowite lub częściowe zawieszenie przewozu 2. czasowe wyłączenie z przewozu pewnych przesyłek lub przyjmowanie ich pod pewnymi warunkami, 3. czasowe korzystanie pewnych przesyłek z pierwszeństwem przy przewozie, 4. wysyłanie przesyłek inną drogą niż wskazana przez nadawcę.

Zarządzenia takie przed wejściem w życie muszą być ogłoszone w czasopiśmie, przeznaczonym do ogłaszania taryf lub przez wywieszenie na stacjach.

Przesyłki, których przewóz nie może być niezwłocznie dokonany, kolej obowiązana jest przyjmować na tymczasowe przechowanie, jeżeli posiada na stacji nadania odpowiednie pomieszczenia. Na tymczasowe przechowanie winien nadawca wyrazić w liście przewozowym i wtórniku zgodę. Kolej nie ma obowiązku

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

przyjmować na przechowanie przedmiotów, ulegających łatwo zepsuciu lub przyjmowanych do przewozu warunkowo.

2. Forma i warunki zawarcia umowy o przewóz

Dowodem zawarcia umowy o przewóz jest list przewozowy, którego formę i treść regulamin dokładnie określa.

Umowa o przewóz towarów jest przeto umową pisemną i formalną, gdyż dla jej zawarcia obowiązuje forma pisemna i użycie osobnych drukowanych formularzy. Dla przesyłek zwyczajnych używa się listów przewozowych, drukowanych na papierze białym. Dla przesyłek pośpiesznych używa się tych samych wzorów z czerwonym szlakiem na górnym i dolnym brzegu oraz z nadrukiem "Przesyłka pośpieszna" zamiast "Przesyłka zwyczajna".

List przewozowy musi zawierać: 1. miejsce i datę wystawienia, 2. stację przeznaczenia w brzmieniu podanym w taryfie 3. przy użyciu listu przewozowego imiennego - odbiorcę i jego dokładny adres; wymieniona być może tylko jedna osoba fizyczna, prawna, urząd publiczny; adres "na zlecenie" nie jest dozwolony, 4. nazwę towaru zawartego w przesyłce oraz dalsze szczegółowe dane dla drobnicy i towarów ładowanych przez kolej 5. imię i nazwisko lub określenie nadawcy /może być zastąpione stemplem lub drukowane/.

W miarę potrzeby nadawca może także zamieścić w przeznaczonych na to rubrykach listu przewozowego: wagę przesyłki, żądanie zważenia przesyłki przez kolej lub przeliczenia ilości sztuk, w liście przewozowym na okaziciela - domicyliata, ewentualnie żądanie "zostawić na stacji", kwotę deklarowanej wartości dostawy, kwotę zaliczenia, żądaną drogę przewozu, dokładne wyszczególnienie dokumentów, wymaganych przez władze celne, podatkowe, policyjne itd. a dołączonych do listu przewozowego lub złożonych według oświadczenia w liście przewozowym na określonej stacji, wskazanie pełnomocnika oraz inne oświadczenia, przewidziane w regulaminie lub taryfach.

Listy przewozowe należy wypełniać literami łacińskimi, w języku polskim.

List przewozowy imienny winien być wypełniony równocześnie z wtórnikiem przez masę kalkową twardym ołówkiem lub na maszynie.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Nadawca jest odpowiedzialny za ścisłość swych wskazań i oświadczeń, zamieszczonych w liście przewozowym i ponosi wszelkie następstwa, wynikające z niezgodności tych danych z rzeczywistością, z nieścisłości , niedokładności lub wpisania danych w nieodpowiednim miejscu listu przewozowego. Odpowiedzialności nadawcy nie zmniejsza okoliczność, jeżeli okspedycja towarowa na jego wniosek wypełnia list przewozowy.

Osobę, która oddaje kolei przesyłkę do przewozu, uważa się za upoważnioną przez nadawcę do czynienia zmian i uzupełnień w liście przewozowym, do składania oświadczeń w imieniu nadawcy oraz do wykonania wszelkich innych czynności, związanych z zawarciem umowy o przewóz.

Przy przesyłkach drobnicowych należy stwierdzenie ilości sztuk i wagi do obowiązków kolei /w miarę możności na stacji nadania/. Przy innych przesyłkach czyni to kolej na żądanie nadawcy, wyrażone w liście przewozowym. Pozatym kolej ma prawo sprawdzić w każdym czasie, czy przesyłka odpowiada wskazaniom i oświadczeniom zamieszczonym w liście przewozowym.

W razie umieszczenia w liście przewozowym wskazań lub oświadczeń niezgodnych z rzeczywistością, nieścisłych lub niedostatecznych, które mogą spowodować przyjęcie do przewozu przedmiotów, wyłączonych od przewozu, obliczenie za przesyłkę niższego przewoźnego, lub w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę, należy uiścić dopłatę, niezależnie od dodatkowego uiszczenia różnicy przewoźnego oraz od naprawienia ewentualnej szkody, tudzież niezależnie od odpowiedzialności karnej. Dopłatę można uważać jako pewnego rodzaju karę umowną.

Dopłata nie jest uzależniona od powstania szkody, gdyż dopłatę należy uiścić niezależnie od naprawienia szkody.

Dopłatę oblicza się:

a/ w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przedmiotów wyłączonych od przewozu na podstawie regulaminu lub wymienionych w załączniku A, albo w razie niezachowania środków ostrożności prze-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

pisanych w tym załączniku - kwoty wskazane w Regulaminie /§7, pkt.5/ od kilograma wagi brutto każdej sztuki, w której znaleziono powyższe przedmioty;

b/ w razie niezgodnego z rzeczywistością, nieścisłego lub niedostatecznego oznaczenia przesyłki, zawierającej inne towary aniżeli wskazano wyżej pod a/, dopłata wynosi podwójną różnicę pomiędzy przewoźnym, jakie należałoby prawidłowo pobrać przy oznaczeniu niezgodnym z rzeczywistością, nieścisłym lub niedostatecznym za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia a przewoźnym jakie należałoby pobrać, gdyby oznaczenie było zgodne z rzeczywistością, ścisłe i dostateczne;

c/ w razie podania przy przesyłce, którą załadował nadawca, wagi niższej niż rzeczywista, lub ilości sztuk mniejszej niż rzeczywista, dopłata wynosi podwójną różnicę przewoźnego, obliczonego podobnie jak wyżej pod. b/;

d/ w razie przeciążenia wagonu załadowanego przez nadawcę dopłata wynosi sześciokrotne przewoźne za nadwyżkę wagi ponad nośność wagonu za odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia.

Umowa o przewóz uważa się za zawartą z chwilą, gdy stacja nadania przyjęła do przewozu towar wraz z listem przewozowym. Umowa o przewóz jest za tym umową rzeczową, dwustronnie obowiązującą, w której kolej /przewoźnik/ zobowiązuje się wobec nadawcy /wysyłającego/ do przewiezienia przesyłki i wydania jej odbiorcy w miejscu przeznaczenia, nadawca zaś zobowiązuje się do zapłacenia kolei wynagrodzenia, przy czym obie strony wzajemnie przyjmują powyższe przyrzeczenia; nadawcy przysługuje przy tym prawo przekazania zapłaty /wynagrodzenie/ za przewóz na odbiorcę. List przewozowy jest istotnym formalnym warunkiem umowy. Na dowód przyjęcia towaru stacja nadania dokonać ostemplowania listu przewozowego natychmiast po całkowitym dostarczeniu przesyłki, wymienionej w liście przewozowym i po zapłaceniu kosztów, które nadawca przyjął na swój rachunek.

List przewozowy, opatrzony stemplem przyjęcia, stanowi przeto dowód zawarcia umowy o przewóz. Ostemplowanie listu

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

przewozowego jest rzeczą istotną dla domniemania ważności umowy o przewóz. Ostmplowanie listu przewozowego samo przez się nie stanowi jednak takiego dowodu ważności umowy, którego nie można obalić, ani też brak stempla na liście przewozowym nie upoważnia jeszcze bez dalszych dowodów do przyjęcia, że w danym przypadku nie zawarto ważnej umowy o przewóz. Przeciw wszelkim wskazaniom i oświadczeniom, zawartym w liście przewozowym, można prowadzić dowód przeciwny lub brak wskazań i oświadczeń w liście przewozowym uzupełnić przez przeprowadzenie dowodu opartego na stanie faktycznym. Gdy jednak chodzi o przesyłki, których załadowanie należy do nadawcy, w myśl przepisów regulaminu, taryf lub zawartej z nim umowy, wówczas dane listu przewozowego, dotyczące wagi lub ilości sztuk, stanowią dowód przeciwko kolei tylko wtedy, gdy kolej sprawdziła tę wagę i ilość sztuk i stwierdziła to w liście przewozowym. Dane tego rodzaju nie mogą być za tym kwestionowane następnie przez kolej.

W razie użycia listu przewozowego imiennego kolej obowiązana jest poświadczyć otrzymanie przesyłki i datę przyjęcia do przewozu przez odciśnięcie stempla także na wtórniku listu przewozowego. Wtórnik otrzymuje nadawca przesyłki.

Wtórnik listu przewozowego nie ma znaczenia ani listu przewozowego ani konosamentu, ani dowodu ładunkowego, i służy wyłącznie do celów, wskazanych w regulaminie i taryfach. Wtórnik nie jest jednak tylko odpisem listu przewozowego, lecz samodzielnym dokumentem dowodowym. Będąc poświadczeniem odbioru przesyłki przez kolej, wtórnik stanowi ponadto legitymację dla nadawcy uprawniającą go do zmiany umowy o przewóz. Prawo zmiany umowy o przewóz przesyłki wygasa, chociaż nadawca posiada wtórnik listu przewozowego, z chwilą, gdy list przewozowy oddano odbiorcy lub gdy ten skorzystał z uprawnień § 16 pkt. 18 regulaminu /"Po przybyciu na stację przeznaczenia przesyłki, odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania mu listu przewozowego i przesyłki. Jeżeli stwierdzono zaginięcie przesyłki lub przesyłka nie przybyła w terminie, przewidzianym w § 30 pkt. 1, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei praw, wynikających z umowy o przewóz pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umowa na niego nakłada"/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Towar, którego właściwości wymagają opakowania, powinien nadawca opakować w sposób zabezpieczający ten towar od całkowitego lub częściowego zaginięcia i uszkodzenia podczas przewozu oraz zapobiegający wyrządzeniu szkody osobom, środkom przewozowym lub innym przesyłkom. Jeżeli nadawca nie zastosował się do powyższych przepisów, kolej może odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu albo żądać, aby nadawca uznał w liście przewozowym brak lub wadliwy stan opakowania, opisując dokładnie ten stan. Nadawca ponosi odpowiedzialność za wszelkie następstwa uznanego w liście przewozowym braku lub wadliwego stanu opakowania, jako też za następstwa wad opakowania, które nie mogły być z zewnątrz zauważone.

Nadawca zobowiązany jest zaopatrzyć na zewnątrz pojedyńcze sztuki przesyłek drobnych w wyraźne i nie nadające się wytrzeć cechy i numery oraz każdą sztukę przesyłki drobnej opatrzyć w nazwę stacji przeznaczenia.

Rodzaj przewozu /przesyłka zwyczajna, pośpieszna, pośpieszna przyśpieszona/ określa nadawca przez wybór listu przewozowego lub w przypadkach wskazanych w taryfie przez wpisanie do tegoż listu przewozowego. T kie określenie odnosi się zawsze do całej drogi przewozu, a nie do jej części.

Taryfy stanowią, które towary kolej ma prawo przewozić w wagonach niekrytych, jednakowoż nadawca ma prawo wyboru pod pewnymi warunkami.

3. Wykonanie umowy o przewóz.

Zamówianie wagonów. Na przesyłkę, której załadowanie należy do nadawcy, należy zamówić wagon, wskazując w zamówieniu żądany dzień podstawienia wagonu, nazwę towaru, jego przybliżoną wagę i stację przeznaczenia.

Kolej może żądać, aby osoba zamawiająca wagon złożyła przy zamówieniu: a/ podpisany przez nadawcę list przewozowy, b/ złożyła zabezpieczenie.

Jeżeli osoba zamawiająca wagon odwoła zamówienie, kolej ma prawo pobrać opłaty przewidziane w taryfie.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Jeżeli przesyłkę ładuje nadawca, powinien on przed ładowaniem upewnić się, czy wagon jest czysty, oraz czy w podłodze, ścianach i dachu nie ma widocznych wad, które mogłyby spowodować uszkodzenie przesyłki.

Ustalanie wagi. Kolej obowiązana jest przy przyjęciu do przewozu przesyłki drobnej, którą załadowuje sama, zważyć przesyłkę i przeliczyć ilość jej sztuk.

Przy wszystkich innych przesyłkach kolej na żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym, obowiązana jest zważyć przesyłkę i przeliczyć ilość jej sztuk na stacji nadania, jeżeli jest to tam wykonalne.

Kolej obowiązana jest zważyć przesyłkę, chociaż żądania tego w liście przewozowym nie zamieszczono, jeżeli nadawca nie podał wagi w liście przewozowym.

Wyniki ważenia i przeliczenia ilości sztuk kolej stwierdza w liście przewozowym.

Załatwianie formalności wymaganych przez władze celne, podatkowe, skarbowe, policyjne lub inne władze administracyjne należy do kolei dopóki przesyłka znajduje się w drodze. Nadawca może jednak być przytym obecny bądź osobiście, bądź przez wskazanego pełnomocnika.

Zawiadomienie o przybyciu przesyłki. W razie użycia listu przewozowego imiennego kolej zawiadamia odbiorcę o przybyciu przesyłki według swego uznania, pocztą, telegrafem, telefonogramem lub pismem przez osobnego posłańca. Regulamin określa, w zależności od użytego sposobu zawiadomienia, po upływie ilu godzin należy zawiadomienie uważać za dokonane.

Wykupienie listu przewozowego. Po zapłaceniu należności wynikających z listu przewozowego, kolej obowiązana jest wydać odbiorcy na stacji przeznaczenia przesyłkę wraz z listem przewozowym, pokwitowanym z pobrania opłaconych należności.

Przyjęcie listu przewozowego obowiązuje odbiorcę do zapłacenia kolei wszystkich należności, wynikających z listu przewozowego, nawet gdyby brakowało części przedmiotów przesyłki. Nie narusza to prawa odbiorcy do żądania zwrotu przewoźnego za przedmioty niewydane.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Za upoważnionego do wykupienia i odbioru listu przewozowego imiennego uważa się każdego, kto złoży kolei zawiadomienie o przybyciu przesyłki, zaopatrzone przez odbiorcę w pokwitowanie z odbioru. Kolej nie jest obowiązana sprawdzać tożsamości osoby odbiorcy ani własnoręczności podpisu.

Po przybyciu na stację przeznaczenia przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, odbiorca ma prawo żądać od kolei wydania mu listu przewozowego i przesyłki. Jeżeli stwierdzono zaginięcie przesyłki lub jeżeli przesyłka nie przybyła w ciągu 30 dni po upływie terminu dostawy, odbiorca może w imieniu własnym dochodzić wobec kolei praw wynikających z umowy o przewóz, pod warunkiem uprzedniego dopełnienia zobowiązań, które ta umowa na niego nakłada.

Wyładowanie. O tym, czy przesyłkę ma załadować i wyładować kolej czy odbiorca, stanowią taryfy.

Sprawdzanie przesyłki na stacji przeznaczenia. Jeżeli nadawca zażądał w liście przewozowym zważenia przesyłki lub przeliczenia ilości jej sztuk na stacji przeznaczenia, lub jeżeli odbiorca zażądał przy odbiorze przesyłki, aby na stacji przeznaczenia sprawdzono w jego obecności ilość sztuk i wagę przesyłki, kolej jest obowiązana żądanie takie wypełnić o ile posiada na stacji przeznaczenia odpowiednie urządzenia wagowe i o ile właściwości przesyłki i warunki eksploatacyjne na to pozwalają. Jeżeli wagi nie można sprawdzić na stacji przeznaczenia, sprawdzenie może nastąpić w obecności delegowanego pracownika kolei na najbliższej wadze, którą wskaże odbiorca, a którą kolej uzna za odpowiednią do tego. Tak samo należy uwzględnić żądanie odbiorcy po wykupieniu listu przewozowego, by kolej sprawdziła na stacji przeznaczenia zgodność przesyłki ze wskazaniami w liście przewozowym, dotyczącymi zawartości i opakowania.

Dostawa przesyłek do domu. Kolej ma prawo przesyłki drobne, nadane za listami przewozowymi imiennymi, do których wyładowania jest obowiązana, dostawiać odbiorcy do domu bądź samą, bądź też przez swego przedsiębiorcę dowozowego.

Odbiorcy przysługuje prawo odebrania przesyłki osobiś-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

cie nawet na takiej stacji, na której dostawą przesyłek do domu zajmuje się kolej, o ile zawiadomi o tym pisemnie stację przeznaczenia przed nadejściem przesyłki.

Terminy odbioru i wykładowania przesyłek. Termin odbioru przesyłek, które kolej ma wykładować i które nie dostawia do domu /tzw. termin wolny od składowego / oraz termin wykładowania i odbioru przesyłek, które obowiązany jest wykładować odbiorca, powinny być wskazane w taryfie. Kolej wydaje przesyłki w godzinach służbowych. Na stacjach zamkniętych w dni świąteczne dla czynności ładunkowych - do terminów wolnych od składowego i postojowego nie wlicza się tych dni. Jeżeli przesyłki nie odebrano lub nie odebrano w terminie przewidzianym, kolej ma prawo pobrać opłatę za przechowanie /składowo/ lub opłatę za przetrzymanie wagonu /postojowo/ określone w taryfach.

Odbiorca może po wykupieniu listu przewozowego nadać przesyłkę wagonową bez przeładowania za nowym listem przewozowym na inną stację. Jeżeli warunki eksploatacyjne tego wymagają, kolej może wydać zakaz ponownego nadawania bądź ogólnie, bądź na niektórych stacjach. W razie ponownego nadania, kolej ma prawo pobrać specjalną opłatę dodatkową określoną w taryfach.

Wagony winny być zwrócone kolei po wykładowaniu w takim stanie, aby były zdatne do ponownego załadowania.

Jeżeli nadmierne nagromadzenie się przesyłek lub inne trudności eksploatacyjne zagrażają prawidłowemu wykonywaniu przewozów, Minister Kol[illegible] lub kolej za jego zgodą może skrócić terminy wolne od postojowego lub składowego oraz podwyższyć postojowe i składowe.

Opłacanie kosztów przewozu. Biorąc na swój rachunek koszty przewozu całkowicie lub częściowo, nadawca winien wskazać to w liście przewozowym. Koszty przewozu, których nadawca nie wziął na swój rachunek, uważa się za przekazane na odbiorcę.

Kolej jednak może żądać od nadawcy zapłacenia z góry kosztów przewozu przy przesyłkach, które według jej oceny są narażone na szybkie zepsucie, lub które z powodu małej wartości lub swych właściwości nie zabezpieczają dostatecznie kosztów przewozu.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zaliczenie i zaliczki w gotowiźnie. Nadawca może obciążyć przesyłkę zaliczeniem do wysokości wartości przesyłki. Za dowód takiego obciążenia służy list przewozowy lub jego wtórnik. Kolej wypłaca nadawcy zaliczenie za pośrednictwem stacji nadania, lecz dopiero wówczas gdy kwotę zaliczenia wpłaci odbiorca.

Kolej może na przesyłkę dać zaliczkę w gotowiźnie do wysokości ustalonej w taryfie, jeżeli wartość przesyłki zabezpieczą tę zaliczkę. Wypłaconą zaliczkę pobiera kolej od odbiorcy.

Nadpłaty i niedobory. Jeżeli taryfę zastosowano niewłaściwie, jeżeli zaszły błędy w obliczeniu przewoźnego, opłat dodatkowych, dopłat lub innych kosztów lub jeżeli w ogóle nie pobrano tych należności, nadpłata stąd powstała powinna być zwrócona przez kolej, wynikający zaś niedobór dopłacony kolei.

Stwierdzenie częściowego uszkodzenia lub zaginięcie przesyłki. Jeżeli kolej spostrzeże lub przypuszcza, lub jeżeli osoba uprawniona twierdzi, że przesyłka częściowo zaginęła lub została uszkodzona, kolej obowiązana jest niezwłocznie, o ile możności w obecności osoby uprawnionej, stwierdzić protokólarnie stan, a w razie potrzeby i wagę przesyłki, oraz jeżeli to jest możliwe, wysokość, przyczynę oraz czas powstania szkody.

Odpis tego protokółu powinien być wydany osobie uprawnionej bezpłatnie na jej żądanie.

4. Zmiana umowy o przewóz.

Prawo zmiany umowy o przewóz. W miejsce użycia listu przewozowego imiennego, umowę o przewóz ma prawo zmienić w pewnym zakresie tylko nadawca drogą zlecenia dodatkowego. Dozwolone zmiany umowy o przewóz mają być wprowadzone drogą pisemnego oświadczenia, podpisanego przez składającego zlecenie, na druku zgodnym z wzorem zamieszczonym w regulaminie. Oświadczenie to należy powtórzyć we wtórniku listu przewozowego w przeznaczonej na ten cel rubryce. Wtórnik winien być przedłożony kolei jednocześnie ze wspomnianym oświadczeniem.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Kolej, która zastosuje się do zleceń dodatkowych nadawcy przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, nie żądając przedłożenia wtórnika listu przewozowego, odpowiada za szkodę, wyrządzoną przez to odbiorcy, któremu nadawca oddał wtórnik.

Bez pisemnej formy, według wzoru przewidzianego w regulaminie, dodatkowe zlecenie jest zatem nieważne. Dodatkowe zlecenie musi być przez nadawcę własnoręcznie podpisane /nie wystarcza przeto druk lub stempel jak w liście przewozowym/. Kolej uwzględnia dodatkowe zlecenie tylko wtedy, gdy otrzyma za pośrednictwem stacji nadania.

Dodatkowe zlecenia nie mogą nigdy powodować podziału przesyłki.

Dodatkowe zlecenie może się odnosić: a/ do przesyłki /oddanie przesyłki na stacji nadania, zatrzymanie przesyłki w drodze, wstrzymanie wydania przesyłki, wydanie innemu odbiorcy lub na innej stacji przeznaczenia, odesłanie jej z powrotem na stację nadania/, b/ do zaliczenia /obciążenie przesyłki zaliczeniem, zwiększenie, zmniejszenie lub zniesienie zaliczenia/, c/ do kosztów przewozu /pobranie od nadawcy całkowicie lub częściowo przewoźnego i innych kosztów, które według listu przewozowego zostały przekazane na odbiorcę/. W razie skierowania przesyłki do innej stacji lub odesłania z powrotem na stację nadania, nadawca może żądać zmiany rodzaju przewozu /zwyczajna, pośpieszna, pośpiesznoprzyśpieszona/ oraz wskazać drogę przewozu. Dodatkowe zlecenia innej treści, niż wymienione w regulaminie, są niedozwolone.

Kolej może odmówić wykonania zleceń dodatkowych, zwlekać z ich wykonaniem lub też wykonywać je ze zmianami tylko w następujących przypadkach:

a. jeżeli wykonanie nie jest już możliwe w chwili, gdy zlecenie doszło do stacji, która ma je wykonać,

b. jeżeli wykonanie mogłoby zakłócić prawidłowość służby eksploatacyjnej,

c. jeżeli wykonaniu, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, sprzeciwiają się ustawy lub inne przepisy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

d. jeżeli wartość przesyłki, gdy chodzi o zmianę stacji przeznaczenia, według prawdopodobieństwa nie pokrywa wszystkich kosztów przewozu do nowej stacji przeznaczenia.

Przeszkoda w przewozie przesyłek. W razie przeszkody w wysłaniu lub w dalszym przewozie przesyłki, przyjętej już do przewozu, kolej rozstrzyga, czy należy w interesie uprawnionej osoby żądać od niej wskazówek, czy też bardziej celowym jest przewieźć przesyłkę z urzędu, zmieniając drogę przewozu. Kolej ma prawo żądać przewoźnego za tę inną drogę i przysługuje jej odpowiedni termin dostawy, nawet gdyby on był dłuższy niż na pierwotnej drodze, jeżeli tylko nie zachodzi wina ze strony kolei. Jeżeli niema innej drogi przewozu albo jeżeli dalszy przewóz jest niemożliwy z innych przyczyn, kolej żąda wskazówek od osoby uprawnionej. Osoba uprawniona zawiadomiona o przeszkodzie w przewozie, może odstąpić od umowy, powinna jednak zapłacić kolei, jeżeli ta nie ponosi winy, albo przewoźne za drogę już przebytą, albo koszty przygotowania do przewozu /stosownie do okoliczności/, jak również wszystkie inne koszty przewidziane w taryfach. Jeżeli nadawca przesyłki, nadanej za listem przewozowym imiennym, nie posiada wtórnika listu przewozowego, wskazówki których udziela w przypadkach powyższych, nie mogą zmieniać osoby odbiorcy, ani też stacji przeznaczenia.

Przeszkody w wydawaniu przesyłek. W odniesieniu do przeszkód w wydawaniu przesyłek należy odróżnić: a/ między takimi, które zachodzą przed wykupieniem listu przewozowego przez odbiorcę, zatem w czasie, kiedy nadawcy przysługuje jeszcze prawo do rozporządzenia przesyłką i b/ takimi, które następują po wykupieniu listu przewozowego przez odbiorcę, kiedy odbiorca wstąpił już do umowy o przewóz. W przypadkach określonych pod a/ winna stacja przeznaczenia powiadomić niezwłocznie nadawcę za pośrednictwem stacji nadania i zażądać jego wskazówek. W przypadkach określonych powyżej pod b/ odpada potrzeba powiadomienia nadawcy, gdyż prawo jego do rozporządzania przesyłką wygasło.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

5. Odpowiedzialność kolei.

Całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki. Z chwilą zawarcia umowy o przewóz kolej zobowiązuje się do dostarczenia odbiorcy przesyłki we właściwym czasie, bez braków i uszkodzeń. Nie każda umowa o przewóz przebiega bez usterek. Niejednokrotnie zdarza się całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki oraz jej uszkodzenie. Według regulaminu kolej ponosi w tych przypadkach odpowiedzialność za przesyłkę od chwili jej przyjęcia do chwili wydania. Wyrządzenie szkody przed lub po wskazanych terminach musi być traktowane nie według przepisów R P T, lecz według postanowień kodeksu handlowego. W zasadzie kolej odpowiada także za tzw. wypadek, bez potrzeby dowodzenia jej winy. Od tej ogólnej zasady istnieje cały szereg wyjątków. Wśród okoliczności wymienionych przez Regulamin, a zwalniających kolej od odpowiedzialności za szkody na substancji przesyłki, wyróżnić należy okoliczności zwykłe i okoliczności uprzywilejowane.

Do okoliczności zwykłych, przy których ciężar dowodu spoczywa na kolei, należą przypadki następujące: 1/ wina osoby uprawnionej, 2/ zlecenie osoby uprawnionej, nie wywołane winą kolei, 3/ wada własna towaru jak wewnętrzne zepsucie, ubytek, zwykły wyciek, itp., 4/ siła wyższa.

Do okoliczności uprzywilejowanych, przy których ciężar dowodowy spoczywa na uprawnionym do roszczenia, zalicza Regulamin przypadki następujące:

1/ niebezpieczeństwo związane z przewozem w wagonach niekrytych na podstawie przepisów Regulaminu, taryfy lub żądania nadawcy, wyrażonego w liście przewozowym, 2/ brak i wady opakowania, 3/ niebezpieczeństwo połączone z czynnościami załadowania, wyładowania lub też wynikające z wadliwego załadowania przez nadawcę, 4/ naturalne właściwości towaru mogące powodować całkowite lub częściowe zaginięcie albo uszkodzenie, 5/ niebezpieczeństwo wynikające wskutek nadania przedmiotów wyłączonych od przewozu pod nazwą niezgodną z rzeczywistością, nieścisłą lub niedostateczną albo

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

przedmiotów nadawanych do przewozu tylko warunkowo, 6/ niebezpieczeństwo, na które narażone są żywe zwierzęta przy przewozie, 7/ niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miał dozorca żywych zwierząt lub towarów, jeżeli przewóz powinien odbywać się pod dozorem.

Jeżeli z okoliczności danego przypadku wynika, że szkoda mogła wyniknąć z jednej lub kilku przyczyn wskazanych ostatnio od 1-7, istnieje domniemanie, że szkoda powstała z tych właśnie przyczyn, dopóki osoba uprawniona nie udowodni, że tak nie było.

Według §20 Regulaminu kolej obowiązana jest zapłacić odszkodowanie za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki według ceny giełdowej albo bieżącej ceny targowej, albo według wartości zwyczajnej, jaką towary tego samego rodzaju i gatunku miały w miejscu i czasie przyjęcia przesyłki do przewozu.

Według §34 Regulaminu kolej obowiązana jest zapłacić w razie uszkodzenia przesyłki, bez dalszego odszkodowania kwotę, o którą obniżyła się wartość przesyłki.

Odpowiedzialność kolei za przekroczenie terminu dostawy.

§ 11 R.P.T. określa terminy dostawy, przed upływem których kolej obowiązana jest wydać przesyłkę odbiorcy. W razie przekroczenia terminu dostawy kolej zobowiązana jest do odszkodowania, przy czym: a. jeżeli udowodniono, że wskutek przekroczenia terminu dostawy wynikła szkoda, należy zapłacić za nią odszkodowanie, które nie może przewyższać kwoty przewoźnego, b/ jeżeli nieudowodniono szkody wskutek przekroczenia terminu dostawy, kolej obowiązana jest zapłacić 1/10 [illegible] przewoźnego za każdy okres spóźnienia, wynoszący 1/10 [illegible] terminu dostawy.

Nadawca może, za pewną dodatkową opłatą, zadeklarować w liście przewozowym wartość dostawy. W tym przypadku za przekroczenie terminu dostawy można żądać:

a/ w razie udowodnienia szkody - odszkodowania do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy, b/ jeżeli nie udowodniono szkody, podwójnych kwot wskazanych poprzednio pod b/ aż do wysokości deklarowanej kwoty wartości dostawy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki można żądać odszkodowań przewidzianych w §29 i 32, a nadto wynagrodzenia za udowodnioną szkodę do wysokości kwoty deklarowanej.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi. Przy towarach, które z powodu swych szczególnych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, kolej odpowiada - bez względu na przebytą odległość - tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa dopuszczalne normy ubytku, a mianowicie:

1/ 2% wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym, oraz przy niektórych towarach suchych, wymienionych szczegółowo w regulaminie;

2/ 1% przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

6. Reklamacje, powództwa, przedawnienia.

Reklamacje administracyjne. Prawo wniesienia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciw kolei, ich pełnomocnikom lub nabywcom ich praw. Nadawca wnosząc reklamacje winien złożyć wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

Powództwo. Prawo wytoczenia powództwa o zwrot zapłaconej kwoty służy tylko temu, kto dokonał zapłaty. Prawo wytoczenia powództwa z tytułu zaliczeń służy tylko nadawcy.

Powództwo o zwrot zapłaconej kwoty można wytoczyć przeciw kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciw kolei na rzecz której pobrano za wysoką kwotę. Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie, przy czym powód ma prawo wyboru.

Wygaśnięcie roszczeń. Z chwilą odebrania przesyłki wygasają z tytułu umowy wszelkie roszczenia przeciwko kolei.

Nie wygasają jednak:

1/ roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W razie całkowitego lub częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki można żądać odszkodowań przewidzianych w §29 i 32, a nadto wynagrodzenia za udowodnioną szkodę do wysokości kwoty deklarowanej.

Ograniczenie odpowiedzialności za ubytek wagi. Przy towarach, które z powodu swych szczególnych naturalnych właściwości tracą z reguły na wadze z powodu przewozu, kolej odpowiada - bez względu na przebytą odległość - tylko za tę część ubytku na wadze, która przewyższa dopuszczalne normy ubytku, a mianowicie:

1/ 2% wagi przy towarach płynnych lub nadanych w stanie wilgotnym, oraz przy niektórych towarach suchych, wymienionych szczegółowo w regulaminie;

2/ 1% przy wszystkich innych towarach suchych, które są również narażone na ubytek wagi przy przewozie.

6. Reklamacje, powództwa, przedawnienia.

Reklamacje administracyjne. Prawo wniesienia reklamacji służy tym osobom, które mają prawo wytoczenia powództwa przeciw kolei, ich pełnomocnikom lub nabywcom ich praw. Nadawca wnosząc reklamację winien złożyć wtórnik listu przewozowego, odbiorca zaś list przewozowy, jeżeli mu go wydano.

Powództwo. Prawo wytoczenia powództwa o zwrot zapłaconej kwoty służy tylko temu, kto dokonał zapłaty. Prawo wytoczenia powództwa z tytułu zaliczeń służy tylko nadawcy.

Powództwo o zwrot zapłaconej kwoty można wytoczyć przeciw kolei, która pobrała tę kwotę, albo przeciw kolei na rzecz której pobrano za wysoką kwotę. Inne powództwa z umowy o przewóz można wytaczać przeciwko kolei nadania, kolei przeznaczenia lub tej kolei, na której zaszło zdarzenie uzasadniające roszczenie, przy czym powód ma prawo wyboru.

Wygaśnięcie roszczeń. Z chwilą odebrania przesyłki wygasają z tytułu umowy wszelkie roszczenia przeciwko kolei.

Nie wygasają jednak:

1/ roszczenia o odszkodowanie, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że szkoda wynikła wskutek złego zamiaru lub rażącego niedbalstwa;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2/ roszczenia z tytułu przekroczenia terminu dostawy, jeżeli zgłoszono je w ciągu 30 dni;

3/ roszczenia o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia lub uszkodzenia:

a/ jeżeli zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzone zostało przed odbiorem przesyłki przez osobę uprawnioną /protokolarnie/,

b/ jeżeli tylko z winy kolei zaniedbano stwierdzenia szkody,

c/ w razie rekspedycji, jeżeli częściowe zaginięcie lub uszkodzenie stwierdzono przy wydaniu przesyłki ostatniemu odbiorcy.

Przedawnienie roszczeń. Roszczenia z tytułu umowy o przewóz lub z innych stosunków prawnych, opartych na przepisach regulaminu i taryf, przedawniają się z upływem roku, jeżeli należność nie została już ustalona przez uznanie, ugodę lub wyrok sądowy.

Termin przedawnienia wynosi natomiast 3 lata, jeżeli chodzi:

a/ o roszczenia nadawcy o wypłatę zaliczenia, które kolej pobrała od odbiorcy,

b/ o roszczenia z tytułu szkody spowodowanej złym zamiarem;

c/ o zwrot odszkodowania, które kolej wypłaciła wskutek oszustwa.

Bieg przedawnienia zawiesza się w razie wniesienia do kolei piśmiennej reklamacji. Przedawnienie zaczyna biec w dalszym ciągu od dnia, w którym kolej udzieliła na piśmie odmownej odpowiedzi i zwróciła załączone do reklamacji dokumenty. Dalsze reklamacje, których przedmiotem jest to samo roszczenie, nie zawieszają biegu przedawnienia.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Dział 4. Regulaminy przewozowe w komunikacji samochodowej.

1. Regulamin przewozu osób i bagażu.

Przewóz osób i bagażu w komunikacji samochodowej użytku publicznego odbywa się na podstawie "Regulaminu przewozu osób i bagażu autobusami i dorożkami samochodowymi", ogłoszonego w Dz.U.R.P. z 1952 r., Nr.104, poz.868, a zawierającego następujące postanowienia zasadnicze:

Obowiązek przewozu: Uprawiający koncesjonowany przewóz obowiązany jest dokonać przewozu:

a/ jeżeli podróżny zastosuje się do postanowień Regulaminu i uiści należną opłatę za przewóz;

b/ jeżeli przewozu można dokonać autobusem lub dorożką samochodową, którymi przewożący wykonywa dany przewóz,

c/ jeżeli przewozowi nie stoją na przeszkodzie okoliczności, których przewożący nie mógł uniknąć i którym nie mógł zaradzić.

Zakaz przewozu osób uciążliwych. Nie wolno przewozić pojazdami mechanicznymi:

a/ osób w stanie nietrzeźwym,

b/ osób, które zachowaniem swoim obrażają przyzwoitość publiczną lub zakłócają spokój;

c/ osób, które wskutek choroby, niechlujstwa lub innych przyczyn są przykre lub niebezpieczne dla podróży.

Zakaz przeciążania autobusów. Z uwagi na bezpieczeństwo przewozu Regulamin zabrania podróżnym wsiadania do autobusu gdy dopuszczalna ilość miejsc jest zajęta, przedsiębiorstwom zaś koncesjonowanym wzbrania przewozić ilość podróżnych większą aniżeli przepisana liczba miejsc.

Bilety na przejazd. Podróżny rozpoczynając jazdę powinien zaopatrzyć się w bilet, a uprawiający koncesjonowany przewóz jest obowiązany bilet wydać.

Bilet powinien zawierać numer, nazwę przedsiębiorstwa i jego adres, wysokość pobranej za jazdę opłaty oraz nazwy miejscowości, między którymi bilet jest ważny.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zatrzymywanie się pojazdów. Obsługa pojazdu obowiązana jest zatrzymywać pojazd w miejscu postojów, ustalonych rozkładem jazdy, a na żądanie i w innych miejscach.

Palenie tytoniu. W pojeździe nie posiadającym przedziałów dla niepalących, palenie tytoniu jest dozwolone, jeżeli żaden ze współpodróżnych nie podnosi sprzeciwu.

Zakaz przewozu przedmiotów grożących niebezpieczeństwem. W liczbie przedmiotów, których przewóz jest wzbroniony, Regulamin wymienia przykładowo: broń nabitą, materiały wybuchowe, samozapalne, łatwopalne, żrące, budzące odrazę lub które są niewygodne lub przykre dla współpodróżnych.

Bagaż ręczny. Podróżnemu wolno zabierać z sobą do pomieszczenia dla podróżnych bagaż ręczny oraz małe zwierzęta pokojowe trzymane na rękach.

Bagaż za osobną opłatą. Na bagaż przewożony poza pomieszczeniem dla podróżnych przewoźnicy obowiązany jest wydać kwit bagażowy.

W specjalnych pomieszczeniach przewozi się w szczególności:

1/ bagaż ponad 10 kg. wagi lub o wymiarach nie nadających się do przewozu w pomieszczeniach dla podróżnych.

2/ bagaż zawierający przedmioty mogące zanieczyścić wnętrze autobusu lub zabrudzić podróżnych, tudzież większe psy.

Będący w mocie Regulamin nie reguluje zupełnie całego szeregu spraw unormowanych np. w Regulaminie dla Kolei, jak przejazdów bez ważnego biletu, odpowiedzialności przewoźnika za zaginiony lub uszkodzony bagaż, który przewożony jest w specjalnych pomieszczeniach, itd.

Braki Regulaminu dają się tymbardziej odczuwać, gdyż przewóz osób nie jest unormowany postanowieniami Kodeksu Handlowego, a tym samym sprawy przewozu osób w komunikacji samochodowej użytku publicznego należy oceniać według norm prawa powszechnego, a w szczególności według postanowień Kodeksu Zobowiązań o umowie o dzieło.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2. Regulamin przewozu towarów. /

Przy wykonywaniu usług transportowych przez przedsiębiorstwa uprawiające zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi, obowiązują przepisy zawarte w "Regulaminie przewozu towarów pojazdami mechanicznymi" /Dz.U.R.P. z 1932 r. Nr. 104, poz. 868/ oraz postanowienia zawarte w Kodeksie Handlowym i Kodeksie Zobowiązań.

Z uwagi na szczupłość i niedostateczność przepisów rzeczonego Regulaminu, wymagającego rozszerzenia i dostosowania do nowych, zmienionych warunków gospodarczych i społecznych, umieszczono obszerniejsze "Postanowienia Przewozowe" w Tymczasowej Taryfie Towarowej przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi /ogłosz. w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1949 r., Nr. 39, poz. 292/, które to postanowienia przewozowe są uzupełnieniem niedostatecznych przepisów Regulaminu.

Przedsiębiorstwa transportowe samochodowe wykonują usługi transportowe przewożąc przesyłki lub wynajmując pojazdy.

Do przewozu przesyłek mają zastosowanie przepisy wskazanych "Postanowień Przewozowych", Regulaminu oraz Kodeksu Handlowego.

Do wynajmu pojazdów stosują się przepisy "Postanowień Przewozowych" oraz Kodeksu Zobowiązań.

Do obu wskazanych rodzajów usług transportowych odnoszą się następujące przepisy wspólne:

Przedmioty wyłączone od transportu. Nie mogą być przyjmowane jako przesyłki lub ładowane na wynajęte pojazdy:

1. przedmioty stanowiące przywilej poczty,
2. przedmioty, które z powodu wymiarów, wagi, właściwości fizycznych czy chemicznych zagrażają życiu lub zdrowiu ludzkiemu, pojazdom, mieniu przedsiębiorstwa lub osób trzecich, bezpieczeństwu ruchu na drogach,
3. przedmioty, których transport jest wzbroniony przez obowiązujące przepisy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Przedmioty przyjmowane do transportu warunkowo. Należą do nich:

1. materiały wybuchowe, samozapalne i łatwopalne, jeżeli są w sposób wymagany opakowane, jeżeli ładunkowi towarzyszy dozorca odpowiedzialny za właściwe ułożenie towaru oraz pod dalszym warunkiem, że w tym samym pojeździe nie przewozi się innych towarów,
2. Materiały trujące, żrące, budzące odrazę, lub o niemiłej woni, jeżeli znajdują się w szczelnym opakowaniu,
3. zwłoki, żywe zwierzęta domowe, żywe ryby i drób żywy, pod warunkami wskazanymi w "Postanowieniach Przewozowych".

Obowiązek Przewozu. Przedsiębiorstwo transportowe nie może odmówić przewozu przesyłki lub wynajmu pojazdu, chyba że:

1. W miejscu nadania przesyłki lub wynajmu pojazdu nie ma odpowiednich pojazdów,
2. na przeszkodzie stoją okoliczności, których nie można uniknąć, lub którym nie można zapobiec,
3. nadawca lub najemca odmówią stosowania się do przepisów taryfy,
4. jeżeli do zakresu działania danej placówki przedsiębiorstwa transportowego nie należy przyjmowanie przesyłek danego rodzaju lub w danym kierunku, czy też wynajmowanie pojazdu.

Ekspedycje towarowe i obszary dowozowe. Dla każdej ekspedycji towarowej /terenowej placówki handlowej przedsiębiorstwa transportowego/ winien być ustalony miejski obszar dowozowy zakreślony zasadniczo granicą miasta. W obrębie tego obszaru ekspedycja powinna:

1. przewozić przesyłki między dowolnymi punktami, jeżeli są one połączone trwałą nawierzchnią,
2. dowozić "do domu" odbiory lub odwozić "z domu" nadawcy, przesyłki przybywające z poza obszaru lub wychodzące poza ten obszar /przesyłki zamiejscowe/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Poza wskazanymi przepisami wspólnymi prawa, obowiązki i odpowiedzialność stron regulowane są odmiennie dla umów o przewóz przesyłek, a odmiennie dla umów o najem pojazdów.

A. Umowa o przewóz przesyłek.

Zawarcie umowy o przewóz. Na każdą przesyłkę winien być sporządzony osobny dokument przewozowy. Jedna przesyłka nie może być rozdzielana na dwa lub więcej pojazdów, przy czym przyczepy nie uważa się za osobny pojazd.

Do przewozu przesyłek stosuje się następujące dokumenty

1. list przewozowy samochodowy według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych",
2. kwit bagażowy według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych", jeżeli przesyłce w myśl taryfy towarzyszy osoba,
3. przy przewozie połączonym z czynnościami spedycyjnymi może być stosowany inny dokument, odnoszący się zarówno do czynności przewozowych, jak i do czynności spedycyjnych pod warunkiem, że zawiera on wszystkie dane wymagane dla listu przewozowego.

Umowę o przewóz przesyłki uważa się za zawartą z chwilą wydania nadawcy wtórnika listu przewozowego lub kwitu bagażowego.

Umowa o przewóz przesyłki pojazdom mechanicznym jest zatem umową pisemną i rzeczową, natomiast formalną jest ona tylko w przypadkach zastosowania listu przewozowego lub kwitu bagażowego.

W odróżnieniu od przesyłek kolejowych, nadawca może nadać przesyłkę samochodową także "z domu", leżącego w obszarze miejskim dowozowym ekspedycji, uprzedzając o tym odpowiednio ekspedycję.

Przedsiębiorstwo transportowe ma prawo sprawdzić zgodność stanu faktycznego z danymi w dokumencie przewozowym.

Ładowanie, wyładowanie i przeładowanie przesyłek. Wykonanie wskazanych czynności należy w zasadzie do nadawcy lub odbiorcy przesyłki. Jeżeli czynności nie zostaną wykonane w ramach

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

określonych w "Postanowieniach Przewozowych", pobiera się opłaty za przetrzymywanie pojazdu.

Przedsiębiorstwo transportowe wykonuje wskazane czynności za pobraniem opłat dodatkowych tylko w następujących przypadkach:

1. załadowanie przesyłek przyjętych już w ekspedycji nadania,
2. wyładowanie przesyłek, które mają być odebrane w espedycji,
3. przeładowanie z pojazdu miejscowego na zamiejscowy lub odwrotnie przesyłek "z domu" nadawcy lub "do domu" odbiorcy.

Wydanie przesyłki. Przesyłki nadawane za kwitem bagażowym, którym towarzyszy osoba, wydaje się tej osobie za zwrotem kwitu bagażowego.

Przesyłki nadane za listem przewozowym wydaje się odbiorcy wraz z dokumentem przewozowym po uiszczeniu należności przewozowych i opłat dodatkowych.

Odwiezienie przesyłki "do domu" następuje bądź na życzenie nadawcy wyrażone w liście przewozowym, bądź na życzenie odbiorcy.

Przeszkody w wydaniu przesyłki. W razie przeszkód w wydaniu przesyłki odbiorcy, przedsiębiorstwo zawiadamia o tym nadawcę najpóźniej w ciągu 3-ch dni, listem poleconym na przewidzianym formularzu.

Nadawca może wówczas żądać:

1. wydania przesyłki innemu odbiorcy w obszarze miejskim ekspedycji przeznaczenia lub na linii, na której leży ekspedycja,
2. zwrotu przesyłki do pierwotnej ekspedycji nadania lub do domu nadawcy.

Gdy nadawca nie da dyspozycji w ciągu 7 dni od czasu wysłania zawiadomienia o przeszkodzie w wydaniu, przedsiębiorstwo może oddać przesyłkę na skład obcy lub zabezpieczyć ją w inny sposób, zawiadamiając o tym nadawcę i odbiorcę.

W razie zwłoki w odbiorze przesyłki zawierającej towar łatwo psujący się, przedsiębiorstwo sprzedaje ją w trybie przewidzianym w Kodeksie Handlowym, art. 546 i następne.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Odpowiedzialność. Reklamacje. Przedsiębiorstwo transportowe odpowiada za szkodę wynikłą z utraty, ubytku lub uszkodzenia przesyłki w czasie od przyjęcia przesyłki aż do wydania jej odbiorcy, chyba że szkodzie nie można było zapobiec mimo zachowania należytej staranności.

Reklamacje z tytułu źle obliczonych należności za przewóz przesyłek należy kierować do przedsiębiorstwa transportowego.

B. Umowa o wynajem pojazdu.

Zawarcie umowy. Wynajmem pojazdu jest dostarczenie najemcy, na jego ryzyko, pojazdu z kierowcą i paliwem.

Na każdy wynajęty pojazd, pojazd z przyczepami lub wynajętą samą przyczepą, winno być sporządzone osobne zamówienie według wzoru podanego w załączniku do "Postanowień Przewozowych". Przy wynajmie połączonym z czynnościami spedycyjnymi może być stosowany inny dokument odnoszący się zarówno do najmu pojazdu jak i do czynności spedycyjnych pod warunkiem, że zawiera on wszystkie dane wymagane dla dokumentu wynajmu.

Umowę o wynajem pojazdu uważa się za zawartą z chwilą wydania najemcy egzemplarza dokumentu wynajmu.

Przedsiębiorstwo transportowe może zawrzeć z najemcą umowę okresową o wynajem pojazdów w oznaczonym w umowie czasokresie /rezerwowanie taboru/. Umowa okresowa nie zwalnia od obowiązku wystawiania na każdy pojazd osobnego zamówienia i od potwierdzenia na nim przez najemcę wykonanych usług. Pojazdu wynajętego nie wolno wykorzystywać do przewozów zarobkowych.

Dozorca ładunkowy. Przy wynajmie pojazdu przedsiębiorstwo transportowe nie ponosi odpowiedzialności za całość ładunku, jego przyjmowanie i wydawanie. Ładunkom winien towarzyszyć najemca lub wyznaczony przez niego i wskazany w zamówieniu dozorca ładunkowy. Brak dozorcy ładunkowego nie może powodować odpowiedzialności przedsiębiorstwa transportowego za ładunki.

Jeżeli najemca nie zastrzegł w dokumencie wynajmu inaczej, dozorca ładunkowy uprawniony jest do wydawania w czasie jazdy dodatkowych dyspozycji przewidzianych taryfą, np.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

przedłużenia czasu jazdy, odbycia dłuższego kursu, itp. Nadto dozorca potwierdza w dokumencie wykonanie usług transportowych.

Przydatność drogi transportu. Pojazdy wynajmuje się dla transportu tylko na drogach o twardej nawierzchni, a na drogach polnych i gruntowych, o ile dostępne są dla pojazdów mechanicznych danego rodzaju. Najemca ponosi ryzyko za nieścisłe oświadczenia o dostępności dróg polnych i gruntowych.

Opłaty za wynajem. Opłaty za wynajem pobierane są za ładowność pojazdu oraz bądź za ilość kilometrów przebiegu, bądź za czas wynajmu.

Opłaty za wynajem i dające się ustalić z góry opłaty dodatkowe najemca obowiązany jest uiścić przed wyruszeniem pojazdu w drogę.

Odpowiedzialność z tytułu wynajmu pojazdów. Przedsiębiorstwo transportowe nie odpowiada za całość, przyjmowanie, wydawanie i bezpieczeństwo towarów stanowiących ładunek wynajmowanych pojazdów chociażby najemca lub dozorca ładunkowy nie towarzyszył ładunkowi w drodze.

Wyjątek stanowią przypadki uszkodzenia ładunku wywołane winą przedsiębiorstwa transportowego.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

itp.
uz tran-

dla tra-
drogach
w ro-
niości-
nych.
ładow-
, bądź u

płaty do-
niem po-

ębiorstw
wydawnic
owanych
towary-

winą

Rozdział III. T A R Y F Y

Dział 1. Wiadomości ogólne.

1. Podstawa prawna taryf.

Podstawę prawną taryf kolejowych stanowi R.P.O. i R.P.T., a w komunikacji międzynarodowej T.M.O. i T.M.T. Według § 5 R.P.O. i §9 R.P.T. dla każdej kolei muszą być wydane taryfy, które powinny zawierać wszelkie warunki umowy o przewóz oraz wszelkie dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych.

Zawarte w taryfach postanowienia przewozowe, warunki szczegółowe umowy o przewóz oraz dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych nie stanowią prawa wiążącego bezwzględnie obie strony, lecz należą do warunków umownych, które mogą być przez kolej jednostronnie w ramach obowiązujących przepisów prawnych ustalane i zmieniane. Porównać je można z jednostronnymi coprawda, lecz zatwierdzonymi przez powołane czynniki "Warunkami sprzedaży usług przewozowych". Przez zawarcie umowy o przewóz stają się ono dla danego przewozu prawem umownym, stwarzając między koleją a jej usługobiorcami prawa i obowiązki, których można dochodzić na drodze prawnej.

Ustalenie taryf na kolejach państwowych należy do zakresu działania Ministra Kolei /ustawa z 12.VI.1924 r. Dz.U.R.P. z 1924 r. Nr. 57, poz. 520/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Umowy handlowe zawierane między dwoma lub większą ilością państw, zawierają niejednokrotnie także porozumienie co do taryf kolejowych, jakie stosowane mają być w przewozach między danymi państwami.

Wprowadzenie w życie wszelkie zmiany taryfy lub odwołanie taryf ogłasza się z przeznaczonym na ten cel urzędowym czasopiśmie publicznym z podaniem daty, od której dane zarządzenie ma obowiązywać. Dziennikiem takim jest wydawany przez Ministerstwo Kolei "Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych".

Jeżeli chodzi o taryfy lub ich zmiany drukowane w formie osobnych wydawnictw, to we wskazanym czasopiśmie urzędowym zamiast pełnego brzmienia taryfy lub jej zmian, zamieszcza się tylko ogłoszenie o wprowadzeniu w życie taryfy lub jej zmian, gdzie i za jaką cenę egzemplarze wydawnictwa można nabyć, oraz od kiedy taryfa lub jej zmiany mają obowiązywać. Ta skrócona forma ogłoszenia ma tę samą moc prawną jakgdyby taryfę lub jej zmiany ogłoszono w dzienniku urzędowym w pełnym tekście. Taryfy oraz ich zmiany nie mogą wejść w życie przed ich ogłoszeniem.

Zmiany taryf wprowadzające podwyżki opłat lub utrudnienia warunków przewozu wchodzą w życie po upływie 14 dni po ich ogłoszeniu. Za zgodą władzy zwierzchniej termin ten jednak może być skrócony, a nawet zbiegać się z dniem ogłoszenia. W tym przypadku w ogłoszeniu należy powołać się na zezwolenie władzy zwierzchniej.

Każda stacja ma obowiązek taryfy, które jej dotyczą, udzielać osobom interesowanym na żądanie do przejrzenia.

Przepisy taryf obowiązują o tyle, o ile nie są sprzeczne z przepisami regulaminu przewozów, w przeciwnym razie uważa się je za nieważne.

Taryfy muszą być stosowane jednakowo względem wszystkich. Każda odrębna umowa, mocą której jednemu lub większej liczbie podróżnych lub nadawców przyznanoby zniżkę opłat oznaczonych w taryfie, jest zakazana i nieważna. Natomiast dozwolone są zniżki taryfowe należycie ogłoszone i w równej mierze dostępne dla wszystkich pod tymi samymi warunka-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

mi, jako też zniżki opłat dla przewozów na potrzeby kolei, administracji publicznej albo na cele dobroczynne.

Oprócz przewoźnego i opłat dodatkowych przewidzianych w taryfach, mogą być pobierane na rzecz kolei tylko kwoty, stanowiące zwrot poczynionych przez kolej wydatków.

Kolej obowiązana jest wpisać do listu przewozowego przewoźne i opłaty dodatkowe, obliczone według przepisu regulaminów i według obowiązujących taryf, jeżeli na te opłaty nie wydaje się osobnych pokwitowań.

2. Jednostkowe koszty własne.

Badanie wyników związanych z obsługą potrzeb przewozowych należy do zadań ekonomiki transportu. Celem rzeczonej ekonomiki jest ustalenie, zarówno z punktu widzenia przedsiębiorstw transportowych, jakoteż gospodarki narodowej, w jakich warunkach potrzeby przewozowe mogą być zaspokojone w sposób najlepszy, zapewniający najbardziej korzystny stosunek między wydatkami przedsiębiorstwa transportowego, jakością przewozów a wpływami z działalności przewozowej.

Wpływy przedsiębiorstwa transportowego zależą z jednej strony od rozmiaru przewozów i wielkości przebiegów, z drugiej zaś strony od taryf, będących w swojej istocie planowymi cenami na produkowane usługi przewozowe. Przedsiębiorstwo transportowe tylko w ograniczonym zakresie wpływać może na kształtowanie się swoich wpływów. W warunkach gospodarki planowej rozmiar przewozów i wielkość przebiegów ustalone są bowiem w państwowych planach przewozowych w zależności od potrzeb przewozowych gospodarki narodowej; co się zaś tyczy wysokości taryf, to w tym kierunku przedsiębiorstwo transportowe może stawiać tylko wnioski, lecz ostateczna decyzja zależy od powołanych czynników państwowych. Polityka taryfowa przedsiębiorstw transportowych winna być w każdym razie prowadzona w taki sposób, by wpływy przedsiębiorstwa wystarczały nie tylko na pokrycie bieżących wydatków eksploatacyjnych łącznie z niezbędnymi naprawami taboru i urządzeń /na kolei także drogi/, na pokrycie przypadających podatków oraz odpisów amortyzacyjnych, lecz by przedsiębior-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

stwo było w miarę możności także rentowne. Rozchodzi się zatem o wygospodarowanie pewnego zysku przeznaczonego na powiększenie środków obrotowych i trwałych składników majątkowych przedsiębiorstwa oraz na jego modernizację, jednym słowem na cele tzw. akumulacji. Zagadnienie polityki taryfowej omawiane jest poza tym szerzej w osobnym ustępie niniejszego skryptu.

Przedsiębiorstwa transportowe mają natomiast znaczną swobodę w prowadzeniu zdrowej, oszczędnej gospodarki po stronie wydatków. Ta właśnie strona gospodarki przedsiębiorstw transportowych znajduje swój najpełniejszy wyraz w kształtowaniu tzw. jednostkowych kosztów własnych, zestawianych według osiągniętych wyników ruchowych i wyników przewozowych.

Koszty przewozu pojęte jako ogół wydatków wyrażonych pieniężnie, a związanych ze zmianą miejsca osób i przedmiotów, powstają zarówno po stronie interesanta, jakoteż po stronie środków transportowych.

Do wydatków po stronie interesanta /użytkownika środków transportowych/ zaliczyć należy koszty związane z przygotowaniem do wysyłki, opakowaniem, dowozem /dojazdem/, załadowaniem, wyładowaniem, zwózką itd.

Wydatki po stronie środków transportowych, czyli ich koszty własne, różnią się wydatnie niektórymi specyficznymi właściwościami od kosztów własnych w przedsiębiorstwach przemysłowych.

Różnice te polegają głównie na tym, że:

1/ przedsiębiorstwa transportowe produkują usługi przewozowe, a tym samym nie ponoszą wydatków na zakup surowców, wchodzących w skład dóbr materialnych produkowanych przez przemysł,

2/ w odróżnieniu od zakładów przemysłowych, produkujących w sposób zlokalizowany, przedsiębiorstwa transportowe rozwijają swoją działalność produkcyjną wzdłuż dróg, którymi odbywa się przewóz. Z okolicznością powyższą wiąże się odmienne kształtowanie się w transporcie kosztów własnych, niespotykane w przemyśle, a mianowicie jednostkowe koszty własne przedsiębiorstw transportowych maleją wydatnie wraz ze wzrostem odległości przewozu,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

3/ jednostkowe koszty własne przedsiębiorstw transportowych maleją również w dużym stopniu wraz ze wzrostem rozmiaru wykonanej pracy przewozowej; zjawisko podobne występuje wprawdzie także w przemyśle, ale w stopniu znacznie słabszym.

Jednostkowe koszty własne środków transportowych są to koszty związane z wyprodukowaniem jednostki przewozowej lub jednostki ruchowej.

Do jednostek przewozowych należą: 1. pasażero-kilometr, jako praca przewozowa związana z przewozem 1 pasażera na odległość 1 kilometra oraz 1 tono-kilometr, jako praca przewozowa związana z przewiezieniem 1 tony przesyłek na odległość 1 kilometra.

Do jednostek ruchowych należą np. w transporcie kolejowym 1 osio-km, 1 wagono-km, 1 pociągo-km i 1 parowozo-km, w transporcie samochodowym 1 wozo-km. itd.

Dla porównawczej oceny z punktu widzenia gospodarczego wchodzą w rachubę tylko jednostkowe koszty własne odnoszące się do wyprodukowania jednostki przewozowej. Jednostkowe koszty własne odnoszące się do wyników ruchowych są bowiem sprawą wewnętrzną przedsiębiorstw transportowych.

Koleje, prócz wydatków związanych bezpośrednio z przewozem osób i przesyłek, pokrywają również wydatki na utrzymanie drogi żelaznej i jej urządzeń. Podobnie lotnictwo cywilne ponosi zazwyczaj wydatki na utrzymanie portów lotniczych i odpowiednich urządzeń. Drogi kołowe natomiast i wodne śródlądowe użytku publicznego utrzymywane są i budowane z funduszów publicznych. Skutkiem tego taki środek transportowy jak kolej jest w gorszej sytuacji co do ponoszenia wydatków, a w dalszej konsekwencji w kształtowaniu jednostkowych kosztów własnych w porównaniu np. z transportem samochodowym.

Jednostkowe koszty własne uwzględniające także wydatki ponoszone na utrzymanie drogi i jej urządzeń, nazywa się całkowitymi w przeciwieństwie do jednostkowych kosztów własnych niecałkowitych /częściowych/, nie uwzględniających wydatków na utrzymanie drogi. Rzecz jasna, że przy porównywaniu środków transportowych uwzględniać należy albo jednostkowe koszty własne całkowite, albo niecałkowite, w przeciwnym bowiem razie otrzyma się obraz zupełnie zniekształcony.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Pełniejszy obraz rzeczy dają zawsze jednostkowe koszty własne całkowite, jako uwzględniające ogół tych wydatków, które społeczeństwo musi ponosić na dany rodzaj transportu.

Ogół wydatków ponoszonych przedsiębiorstwach transportowych, podzielić można na następujące grupy:

I. Amortyzacja:
   - na kapitalne remonty
   - na odtworzenie środków trwałych

II. Odpisy:
   - jednorazowe odpisy
   - szczególne odpisy

III. Wydatki za świadczenia trzecich osób:
   - roboty wykonane przez inne przedsiębiorstwa,
   - usługi innych środków transportowych,
   - składki związkowe,
   - ubezpieczenia,
   - wydatki na pocztę, telegraf, telefon,

IV. Świadczenia na rzecz państwa i władz nadzorczych:
   - koszty sądowe,
   - świadczenia na rzecz władz nadzorczych

V. Wydatki na zatrudniony personel:
   - płace,
   - koszty podróży, premie i inne dodatki
   - wydatki socjalne

VI. Wydatki materiałowe:
   - narzędzia,
   - surowce,
   - paliwo i smary,
   - materiały,
   - gaz i elektryczność,
   - inne wydatki materiałowe.

Powyższy schemat wydatków przedsiębiorstw transportowych pozwala na ugrupowanie tych wydatków z dwóch ważnych punktów widzenia, a mianowicie:

I. Z punktu widzenia zależności poszczególnych grup wydatków od odległości przewozu na:

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

a/ koszty stałe, które rozłożyć należy na ilość podróżnych i ilość ton przesyłek, niezależnie od odległości na jakiej ma się odbyć przewóz; należą tutaj koszty odprawy i przyjęcia osób i przesyłek, koszty formowania pociągów, koszty utrzymania budynków, urządzeń, parowozowni, stacji obsług itp. koszty administracji, podatki itd.

b/ koszty zmienne zależne od odległości przewozu /zwane też liniowymi/, jak koszty opłacania drużyn parowozowych i konduktorskich, koszty utrzymania taboru, koszty paliwa, smarów, energii elektrycznej trakcyjnej, oświetlenia i ogrzewania wagonów itp.

Koszty własne przewozu 1 osoby lub 1 tony przesyłek składają się z kosztów stałych oraz z kosztów liniowych związanych z przemieszczeniem przestrzennym. Koszty liniowe są proporcjonalne do przebytej odległości.

Kształtowanie się kosztów własnych w zależności od udziału w nich wyżej wskazanych dwóch składników a i b wyraża wzór następujący:

$$K = a + bl, \text{ - gdzie}$$

K - koszty własne związane z przewozem na odległości 1 km,
a - koszty stałe,
b - wysokość kosztów liniowych na jednostkę odległości
l - odległość w kilometrach

Po podzieleniu obu stron powyższego równania przez l, otrzymujemy:

$$\frac{K}{l} = \frac{a + bl}{l}$$

$$k = \frac{a}{l} + b$$

gdzie k - jednostkowy koszt własny /np. 1 pasażero-km lub 1 tono-km/.

Z ostatniego wzoru wynika, że jednostkowy koszt własny /wartość k/ maleje wraz ze wzrostem odległości przewozu, gdyż koszty stałe /a/ rozkładają się na coraz to większą ilość km.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

II. Z punktu widzenia zależności rozchodów od rozmiaru przewozów:

a/ koszty niezależne od rozmiaru przewozów, jak odpisy, 1/3 wydatków na utrzymanie taboru, 1/3 wydatków na utrzymanie drogi, budynków i urządzeń, wydatki na stały personel, administrację itp.

b/ koszty zależne od rozmiaru przewozów, jak wydatki na paliwo, smary, drużyny parowozowe i pociągowe, 2/3 wydatków na utrzymanie taboru,

2/3 wydatków na utrzymanie drogi, budynków i urządzeń, itp.

Rzeczoną zależność rozchodów od rozmiaru przewozów wyraża następujący wzór:

$$K = A + BL$$

gdzie K - ogólna suma rozchodów

A - koszty niezależne od rozmiaru przewozów przy normalnym stanie zatrudnienia

B - wysokość kosztów zależnych od rozmiaru przewozów, a przypadających na jednostkę produkcji przewozowej

L - produkcja przewozowa przy normalnym stanie zatrudnienia.

Po podzieleniu obu stron powyższego równania przez L otrzymamy:

$$\frac{K}{L} = \frac{A}{L} + B \text{ , stąd}$$

$$k = \frac{A}{L} + B$$

gdzie k - jednostkowy koszt własny /1 pasażero-km lub 1 tono-km/.

Przykład: K = 2,4 mlrda zł w danym roku dla przewozów towarowych na normalno-torowych liniach P.K.P.

A = 0,9 mlrda zł

B = 0,042 zł

L = 36 mlrdów tono-km

$$k = \frac{0{,}9 \text{ mlrda}}{36 \text{ mlrdów}} + 0{,}042 = 0{,}025 + 0{,}042 = 0.067 \text{ zł.}$$

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Gdyby w następnym roku ani A, ani B nie uległy zmianie, natomiast L, tzn. produkcja przy niezmienionym stanie zatrudnienia, podniosła się do 42 mlrdów tono-km., wówczas:

$$k = \frac{0{,}9 \text{ mlrda}}{42} + 0{,}042 = 0{,}021 + 0{,}042 = 0{,}063 \text{ zł}$$

czyli koszt własny 1 tono-km obniżyłby się przy zwiększonej produkcji z 6,7 grosza do 6,3 grosza, tj. o 6 % przy wzroście rozmiaru pracy przewozowej o 16,6 %.

W różnych środkach transportowych odmiennie kształtuje się procentowy stosunek kosztów niezależnych od rozmiaru przewozów do ogólnej sumy kosztów własnych. W związku z tym stwierdzić należy, że im większy jest rzeczony udział kosztów niezależnych -

1/ tym wrażliwszy jest dany środek transportowy na ewentualne zmniejszenie się przewozów; dochód z mniejszej ilości przewozów pokryć bowiem musi niezmniejszone koszty niezależne, przez co jednostkowe koszty własne szybko rosną; najbardziej wrażliwą pod tym względem jest kolej, a zwłaszcza kolej podziemna, najmniej zaś transport samochodowy;

2/ tym mniejsza jest możliwość zmiany przez dany środek transportowy terenu działania; w najdogodniejszej pod tym względem pozycji znajduje się transport samochodowy, który najłatwiej może zmienić teren swojej działalności w razie niekorzystnego kształtowania się możliwości transportowych.

Jednostkowe koszty własne wypośrodkowuje się zarówno dla przewozów wykonanych już w danym okresie czasu /kalkulacja wynikowa/, jakoteż dla przewozów planowanych /kalkulacja wstępna/.

Kształtowanie się wysokości jednostkowych kosztów własnych posiada dla przedsiębiorstw transportowych decydujące znaczenie. Wszelkie wysiłki podejmowane przez przedsiębiorstwo transportowe dla wyzwolenia wewnętrznych rezerw przez podwyższenia wydajności pracy, oszczędniejsze zużycie materiałów i paliwa, przyspieszenie obiegu środków obrotowych, wyrugowanie nieracjonalnych przewozów, racjonalniejsze zorganizowanie produkcyjnej działalności itd. - znajdują swoje

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

ostateczne odbicie w obniżeniu jednostkowych kosztów własnych, które tym samym stają się jakby miernikiem totalnym dla oceny eksploatacyjnej działalności przedsiębiorstwa transportowego.

Jest przeto rzeczą nieodzowną dla przedsiębiorstw transportowych stałe analizowanie kosztów własnych, ujawnianie przyczyn ich niekorzystnego kształtowania się i posiadanie jasnego obrazu o wpływie podstawowych współczynników i wskaźników eksploatacyjnych na wysokość jednostkowych kosztów własnych.

Podobnie decydującą rolę odgrywa wysokość jednostkowych kosztów własnych dla koordynacji i współpracy różnych środków transportowych. Omówiona już zależność między wysokością kosztów własnych i odległością przewozu i rozmiarem przewozów pozwala bowiem na użycie najodpowiedniejszego środka transportowego do określonych przewozów.

Jednostkowe koszty własne stanowią w końcu podstawę dla ustalania taryf. Wysokość stawek taryfowych może niekiedy w odniesieniu do poszczególnych towarów lub grup towarowych być ustalana poniżej kosztów własnych, jeżeli tego wymagają względy polityki taryfowej, a zwłaszcza jeżeli chodzi o przewóz artykułów masowych o dużym znaczeniu gospodarczym dla gospodarstwa narodowego. W ogólnej sumie jednak wysokość stawek taryfowych, a szczególnie tzw. średni poziom taryfy, ustalać należy w zasadzie powyżej kosztów własnych, jeżeli przedsiębiorstwo transportowe nie ma pracować deficytowo, lecz rentownie.

W związku z obowiązującym obecnie w przedsiębiorstwach państwowych księgowaniem, opartym na Jednolitym Planie Kont, obliczanie jednostkowych kosztów własnych odbywa się w ten sposób, że eksploatacyjne rozchody, zaksięgowane według układu rodzajowego w klasie 4-ej J.P.K., przekształca się w sposób statystyczny w dwóch etapach:

a/ przy pomocy arkuszy rozliczeniowych rozlicza się nakłady rodzajowe na miejsca powstawania kosztów z osobnym ujęciem kosztów bezpośrednich;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

b/ przy pomocy arkuszy kalkulacyjnych rozlicza się koszty bezpośrednie i koszty według miejsc powstawania na rodzaje produkcji /przewozów/ i usług, po czym księguje się je na kontach klasy 7-ej J.P.K. w układzie tzw. kalkulacyjnym.

Rozliczenie na rodzaje przewozów obejmuje w szczególności w ruchu osobowym, przewóz podróżnych, bagażu i poczty, - w ruchu towarowym, przewóz przesyłek handlowych i gospodarczych, - w usługach spedycyjnych: czystą spedycję, robociznę spedycyjną, itp.

Wypośrodkowano w ten sposób koszty własne danego rodzaju przewozów wystarczy następnie zestawić z ogólną ilością wykonanych w danym okresie czasu jednostek przewozowych lub ruchowych /np. koszty własne przewozów pasażerskich z ilością wykonanych pasażero-km, wagono-osio-km lub pociągo-km ruchu osobowego/, by otrzymać odnośne koszty własne jednostkowe.

W praktyce tylko tzw. koszty bezpośrednie można bez dalszych przeliczeń odnieść zdecydowanie na dany rodzaj przewozów. Do takich kosztów bezpośrednich należą np. w kolejowych przewozach pasażerskich: koszty utrzymania odnośnych drużyn konduktorskich i parowozowych, koszty remontu, czyszczenia, rewidowania, ogrzewania, oświetlenia i smarowania wagonów osobowych, koszty utrzymania personelu i urządzeń stacji przeznaczonych do obsługi ruchu osobowego koszty utrzymania kasjerów biletowych, bagażowych itp.

Inne koszty, tzw. pośrednie, nie odnoszą się zdecydowanie do jednego tylko rodzaju przewozów, a tym samym muszą być poddane odpowiedniemu przeliczeniu i rozdzieleniu między te rodzaje przewozów i usług, których dotyczą. Do takich kosztów pośrednich należą przede wszystkim koszty utrzymania i naprawy nawierzchni, środków łączności i sygnalizacji, utrzymania, ogrzewania i oświetlenia niektórych budynków, podatki, koszty administracyjne itp. Podział kosztów pośrednich między odnośne rodzaje przewozów następuje albo według przyjętych mierników /np. w stosunku do ilości pociągo-km, brutto-tono-km, wagono-osio-km itd. przypadających na ruch osobowy i towarowy/ albo też według innego przyjętego sposobu /np. proporcjonalnie do sum kosztów bezpośrednich przypadających na ruch osobowy i towarowy/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Wszelkie kalkulacje jednostkowych kosztów własnych w transporcie oparte są przeto na takich lub innych umownych założeniach co do sposobu podziału kosztów pośrednich, co sprawia, że sposoby kalkulacji tych kosztów w różnych państwach są mniej lub więcej odmienne. Wyniki uzyskane różnymi metodami nie wykazują naogół większych różnic.
Nomogram kosztów własnych jednostkowych określony według wzoru $y = \frac{A}{X}$ /gdzie y - jednostkowy koszt własny, A - suma eksploatacyjnych rozchodów, x - liczba wyprodukowanych jednostek/ posiada kształt hiperboli, wskazujący, że jednostkowy koszt własny przewozowy lub ruchowy jest stosunkowo bardzo wysoki na odległościach krótkich i maleje szybko wraz ze wzrostem odległości. Krzywe wykreślone w ten sposób dla różnych środków transportowych, obrazują, jak kształtują się ich jednostkowe koszty własne na różnych odległościach i na jakich odległościach /odcinkach/ dane środki transportowe pracują najekonomiczniej.

3. Niektóre określenia taryfowe.

Kolej nie omawia z poszczególnymi użytkownikami w każdym osobnym przypadku szczegółowych warunków, na jakich przewóz ma się odbyć. Przeciwnie, kolej ustala te warunki i publikując je, jako ogólnie obowiązujące, w tak zwanych taryfach, będących wykazem opłat za przewóz i opłat dodatkowych oraz uporządkowanym zestawieniem szczegółowych warunków, które stają się integralną częścią zawartej umowy o przewóz.

Opłaty za przewóz przesyłek wskazane są w taryfach według określonych jednostek /np. za 100 kg, za 1 tonę, za 1 m^2 powierzchni/, przy czym opłaty te odnoszą się albo wprost do pewnej oznaczonej relacji /np. za przewóz od stacji A do stacji B/ lub podane są w formie tablic /baremów/, obowiązujących dla wskazanych w tablicach odległości i klas taryfowych.

Taryfy, obowiązujące dla przewozu między stacjami tego samego zarządu kolejowego, określone są jako taryfy wewnętrzne. Taryfami bezpośrednimi nazywa się natomiast taryfy przezna-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

...czone dla przewozów między stacjami, należącymi do różnych zarządów kolejowych, o ile takie taryfy zawierają dane potrzebne do obliczenia opłat przewozowych za cały przebieg.

Taryfy tranzytowe stosuje się do odcinków własnych na przewóz osób i przesyłek między obcymi zarządami kolejowymi tranzytem przez nasz własny odcinek.

Według § 5 R.P.O. i § 9 R.P.T. kolej obowiązana jest ogłaszać wszelkie dane potrzebne do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych. Do rzędu danych potrzebnych do obliczenia przewoźnego i opłat dodatkowych należą niewątpliwie odległości taryfowe. Stąd wynika obowiązek kolei do ustalenia tych danych i opublikowania ich.

Odległości taryfowe ustala się zazwyczaj przez wymierzanie rzeczywistej odległości od i do środka budynków stacyjnych dwóch sąsiednich stacji. W pewnych jednak przypadkach odległości taryfowe przyjmowane są do obliczenia przewoźnego w stosunku niższym albo wyższym od rzeczywistych. Rozchodzi się przy tym o amortyzację niezwykle wysokich kosztów budowy lub utrzymania poszczególnych obiektów /kolei zębatych, długich i kosztownych tuneli/, o wyrównanie wyższych kosztów eksploatacji pewnego odcinka /podwójna trakcja wskutek wielkiego wzniesienia/, o podjęcie konkurencji z inną linią kolejową lub innym środkiem komunikacyjnym.

Do tej samej kategorii należy również pobieranie opłat przewozowych za pewne minimum odległości taryfowej /np. za 5 km./.

Odległości taryfowe publikowane są w osobnym wydawnictwie urzędowym kolei.

4. Systemy taryf towarowych.

Przejęcie przez kolej w połowie XIX wieku niemal całej masy przewozowej w transporcie śródlądowym postawiło na porządku dziennym cały szereg zagadnień związanych z transportem kolejowym, a między innymi pociągnęło za sobą ostre ścieranie się poglądów co do tego, na jakich podstawach należy oprzeć ustalanie wysokości opłat taryfowych za przewóz przesyłek kolejowych.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Ścierały się ze sobą w szczególności dwa sprzeczne poglądy, reprezentujące zupełnie odmienne punkty widzenia.

Według jednego z tych poglądów, punktem wyjścia dla ustalania wysokości opłat taryfowych powinna być wartość przewożonego towaru, oceniana według cen rynkowych.

Zwolennicy drugiego poglądu wychodzili z założenia, że wysokość opłat taryfowych za przewóz winna być ustalana na podstawie wartości usługi przewozowej, ocenianej według kosztu własnego przedsiębiorstwa transportowego, niezależnie zatem od wartości przewożonego towaru.

Jako dalsze kryteria dla ustalenia wysokości przewoźnego brano również pod uwagę:

1. szybkość przewozu i
2. bezpieczeństwo przewozu /kryte lub otwarte wagony/.

Te odmienne punkty widzenia doprowadziły do powstania i wprowadzenia w życie zupełnie różnych systemów taryfowych, a mianowicie:

a/ systemu opartego na cenie /wartości/ towaru, a właściwie na jego zdolności płatniczej. Pod tym określeniem rozumiemy różnicę między ceną danego towaru w miejscu nadania, a ceną w miejscu odbioru przesyłki,

b/ systemu naturalnego, wychodzącego z założenia kosztów własnych kolei a opierającego obliczenie przewoźnego tylko na wykorzystaniu przez nadawcę pojemności i ładowności wagonów.

W dalszym ciągu powstał z obu wskazanych systemów system trzeci, system mieszany.

Na początku ery kolei żelaznych panował powszechnie system oparty na cenie towarów, uzależniający wysokość stawek taryfowych od zdolności płatniczej przewożonego towaru. Im droższy przewożony towar, tym wyższym przewoźnym może i powinien być obciążony. W przeciwnym razie ta sama stawka taryfowa, która wysokopłatny ładunek obciąża stosunkowo nieznacznie, może zupełnie hamować przewóz towarów małowartościowych. Taryfa wartościowa dzieli przeto towary stosownie do ich wartości na klasy. Opłaty taryfowe pobiera się za wagę przesyłki, przy czym nie przypisuje się szczególnego zna-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

czenia kwestii, czy wykorzystano w pełni pojemność lub ładowność wagonu. Stawka taryfowa za jednostkę wagonową danego towaru i za określoną odległość pozostaje ta sama, bez względu na to, czy chodzi o przewóz 1/10 t., 1 t, czy 10 t. towaru. Kosztów własnych kolei nie uwzględnia się przy tym systemie. Dla obrony tego systemu można przytoczyć, że kolej według R.P.T. ponosi szczególną odpowiedzialność za całość przesyłki od chwili jej przyjęcia do przewozu do chwili wydania odbiorcy. Jest to przeto rzeczą słuszną, aby towar droższy, za który kolej ponosi odpowiedzialność większą, opłacał przewoźne wyższe niż towar tańszy.

Przeciwieństwem systemu wartościowego jest system oparty na wykorzystaniu przez nadawcę pojemności lub ładowności wagonu, zwany systemem naturalnym. W tym systemie nie zwraca się żadnej uwagi na wartość nadawanego do przewozu towaru. Opłaty przewozowe oblicza się stosownie do odległości przewozu oraz w zależności od wagi przesyłki i przestrzeni, jaką załadowana przesyłka zajmuje w wagonie. Stawka przewozowa jest inna dla przesyłek wagonowych i inna dla przesyłek drobnych. System ten wychodzi z założenia, że z punktu widzenia czysto przewozowego, kolej wykonuje taką samą usługę przewozową kiedy przewozi 100 kg. ziemniaków, jak wtedy, gdy przewozi 100 kg. drogiej aparatury optycznej lub jedwabiu. Dążyć należy przede wszystkim do najlepszego wykorzystania tary. Pod tym określeniem rozumiemy wagę własną lokomotywy i wagonów z ich urządzeniem, podczas gdy wagę ładunku /przesyłek/ nazywamy wagą netto. Im lepiej wykorzystana jest ładowność wagonów, tym mniejsze stają się jednostkowo koszty własne za przewóz jednostki wagowej netto. Jednostkowe koszty własne mają w tym systemie bezstrzygające znaczenie dla wypośrodkowania opłat przewozowych.

Żaden z dwóch wyżej przedstawionych systemów taryfowych nie uzyskał w czystej formie większego znaczenia. Na ogół starano się w drodze systemu mieszanego wykorzystać zalety każdego z przedstawionych systemów. Tego rodzaju system mieszany rozróżniał przesyłki zwyczajne, przesyłki pośpieszne i pośpieszne-przyspieszone. Z systemu naturalnego za-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

pożyczono rozróżnienie między przesyłkami drobnymi a przesyłkami wagonowymi, a wśród tych ostatnich wyróżnia się przesyłki 5 t, 10 t. i 15 tonowe. Z systemu wartościowego zapożyczono natomiast podział przesyłek na klasy taryfowe, do których zaliczono różne towary z uwagi na ich wartość.

Kolejowe taryfy towarowe, obowiązujące w Z.S.R.R. od roku 1930, a zwłaszcza ostatnia obowiązująca od 1.I. 1949 r., pozornie opierają się na systemie mieszanym. Jest to jednak system mieszany swoistego rodzaju, dostosowany do potrzeb gospodarki socjalistycznej.

Przeważają w tej taryfie elementy systemu naturalnego, jako konsekwencja wynikająca z oparcia wysokości opłat taryfowych o koszt własny przewozów. Nie rozchodzi się jednak o to, by w każdym poszczególnym przypadku opłaty osiągnięte z przewozu pokrywały koszt własny danego przewozu, lecz o to, by dochody z ogółu przewozów pokrywały koszty własne, pojęte jako całość. Postanowienia taryfowe i tabela opłat skonstruowane są przy tym w ten sposób, by zapewnić maksymalne wykorzystanie przez nadawcę ładowności wzgl. pojemności podstawionych wagonów.

W taryfie Z.S.R.R. istnieje wprawdzie też podział towarów na klasy taryfowe, lecz podział ten nie jest oparty na wartości przewożnego towaru, lecz na jego znaczeniu dla gospodarki narodowej. Stąd nawet towary drogie mogą być zaliczone do nisko taryfowanych lub odwrotnie, jeżeli tego wymagają względy polityki ekonomicznej, zmierzającej do systematycznego obniżania cen, do korzystniejszego rozmieszczenia przestrzennego zakładów produkcyjnych itd.

5. Budowa stawek taryfowych.

Odległość przewozu może być przy budowie stawek przewozowych rozmaicie uwzględniana. W zależności od tego rozróżniamy:

1/ taryfę proporcjonalną, polegającą na pobieraniu za jednostkę /wagi/ pewnej niezmieniającej się opłaty za każdy kilometr przebiegu. Jeżeli za jednostkę taryfową przyj-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

miemy 1000 kg, a opłatę jednostkową ustalimy na 10 gr. za 1 km., to koszt przewozu 1000 kg ładunku będzie wynosił:

za 10 km - 10 zł.
za 100 km - 10,0 zł
za 400 km - 40,0 "

Ten typ taryfy stosowany jest do przewozu przesyłek na odległościach krótkich lub towarów drogich, gdyż dla towarów tańszych lub dla przewozu na dalszych odległościach przewozne obliczone w sposób powyższy, wzrasta bardzo szybko i daje opłaty zbyt wysokie.

2/ zbyt szybkiemu wzrostowi opłat przewozowych zapobiec ma budowa różniczkowa schematów taryfowych, polegająca na tym, że opłata jednostkowa za 1 km. przebiegu nie jest stałą, lecz zmienną, a mianowicie coraz to niższą w miarę zwiększenia się odległości.

W ustępie o jednostkowych kosztach własnych była już o tym mowa, że rozchody eksploatacyjne składają się z wydatków zależnych od odległości przewozu, a mianowicie w stosunku proporcjonalnym do przebytej odległości przewozu /jak wydatki na paliwo, smary, na drużyny parowozowe i konduktorskie itp./ oraz z wydatków niezależnych od odległości przewozu, jak wydatków na przyjęcie przesyłki do przewozu, zważenie przesyłki drobnej, podstawienie wagonu, czynności biurowe i kasowe, prace przetokowe itp. Te ostatnie wydatki nazywamy również kosztami stacyjnymi.

Istnieją dwa zasadnicze sposoby budowy różniczki tzw. pionowej. Oba przyjmują dla stawek danej rubryki pionowej pewną opłatę niezmienną, niezależną od odległości przewozu /koszty stacyjne/. Do tej opłaty niezmiennej dolicza się zmienną część stawki, zależną od odległości przewozu, przy czym doliczanie to odbywać się może dwoma następującymi metodami /a i b/:

a/ niechaj niezmienna część stawki taryfowej /koszty stacyjne/ wynosi 3,00 zł. za 1000 kg wagi przesyłki, a część zmienna 6 gr za każdy 1 km; natenczas stawka taryfowa wynosi:

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

za 10 km - 3, 00 zł. + 10 x 6 gr = 3,60 zł.
za 100 " - 3,00 " + 100 x 6 " = 9,00 "
za 1000" - 3,00 " +1000 x 6 " =63,00 "

co za 1 tono-km daje następującą opłatę:

na odległości 10 km - 0,36 zł
" " 100 " - 0,09 "
" " 1000 " - 0,06 "

Część zmienna stawki kształtowana jest w powyższym przypadku proporcjonalnie do odległości przewozu, a zmniejszanie się opłat za 1 tono-km w miarę wzrostu odległości, spowodowane jest tylko rozkładaniem się niezmiennej części stawki na coraz to większą ilość kilometrów.

b/ niechaj niezmienna część stawki taryfowej /koszty stacyjne/ wynosi również 3,00 zł za 1000 kg wagi przesyłki, a część zmienna 6 gr. na odległościach do 100 km, 5 gr. na odległościach od 101 - 500 km i 4 gr. na odległościach od 501 - 1200 km; wówczas stawka taryfowa wynosi:

za 10 km - 3,00 zł. + 10 x 6 gr. = 3,60 zł.
" 100 " - 3,00 " + 100 x 6 " = 9,00 "

I. za 200 km - 3,00 zł. + 200 x 5 gr. = 13,00 I alternatywa
II. " " " - 3,00 " + 100 x 6 " + 100 x 5 gr =14,00 zł II alternatywa

I. za 1000 km - 3,00 zł +1000 x 4gr = 43,00 zł I alternatywa
II. " 1000 " - 3,00 " +100 x 6 gr.+ 400 x 5gr+500x4gr=49,00zł II alternatywa

co za 1 tono-km daje następującą opłatę:

na odległości 10 km - 0,36 zł.
" " 100 " - 0,09 "
" " 200 " - 0,065" I alternatywa
" " " " - 0,07 " II - " -
" " 1000 " - 0,021" I - " -
" " " " - 0,025" II - " -

Część zmienna stawki nie jest w powyższym przykładzie/IIalt. obliczana proporcjonalnie do odległości przewozu, lecz zmniejsza się w miarę wzrostu odległość przewozu /6 - 5 i 4 gr./, wskutek czego stawki taryfowe równe kosztom własnym

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

lub wyższe nawet od kosztów własnych na odległościach niewielkich, mogą na większych odległościach kształtować się poniżej kosztów własnych. Tego rodzaju budowa stawek taryfowych, nieuzasadniona z punktu widzenia kosztów własnych, usprawiedliwiona jest niekiedy względami polityki ekonomicznej, kiedy rozchodzi się o wydatne potanienie przewozów na dalekich odległościach.

Stosowane są oba sposoby obliczania stawek, podane jako alternatywy I i II; racjonalną jest alternatywa II, gdyż nie prowadzi do kłopotliwego wyrównywania stawek w pobliżu odległości, na której zmienna część stawki obniża się, np.

alternatywa II/ stawka za 100 km - 3,00+100 x6 gr = 9,00 zł.
" " 101 " - 3,00+101 x5 gr = 8,05 "

W tym przypadku stawki za odległość od 101 km poczynając, utrzymane być muszą na poziomie równym stawce za 100 km /9,00 zł/ tak długo, aż nastąpi wyrównanie; stanie się to dopiero na odległości 120 km, a mianowicie:

120 km - 3,00 + 120 x 5 gr = 9 zł.

3. Przy taryfie strefowej cena za przejazd lub za przewóz pozostaje bez zmiany w obrębie tzw. strefy odległościowej. Zasada tych stref polega na tym, że opłaty oblicza się nie za każdy kilometr przewozu, lecz za pełne strefy, np. 5 lub 10 km. W taryfie towarowej P.K.P. na odległościach od 1 - 100km. strefa równa się 5 km, na odległościach ponad 100 km strefa równa się 10 km, przy czym opłatę pobiera się za każdą rozpoczętą strefę, jak za pełnych 5 lub 10 km.

4. Taryfa jednolita zawiera to samo opłaty przewozowe dla wszystkich odległości przewozu. Jej wysokość musi być ustalona przynajmniej na poziomie pokrywającym koszt własny średniej odległości przewozu. Taryfa tego pokroju obciąża wysoko przewozy na krótkich odległościach z korzyścią dla przewozów na odległościach dalekich.

Taryfa jednolita nadaje się w szczególności dla takich przypadków, w których wydatki zależne od odległości przewozu odgrywają stosunkowo niewielką rolę w porównaniu z bardzo

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

znacznymi kosztami odprawy /np. przewóz listów w komunikacji pocztowej/, W przewozach kolejowych taryfa jednolita znajduje zastosowanie bardzo rzadko.

6. Układy taryf.

Pod względem zwenętrznej formy taryfy mogą posiadać różny układ, jak: taryfy stacyjne, odległościowe /kilometryczne/ i odcinkowe.

Najprostszą formą cechują się taryfy stacyjne. Zawierają one w osobnej tablicy obliczone szczegółowo stawki przewozowe od i do wszystkich stacji, objętych daną taryfą.

W miarę rozwoju przewozów, taryfy stawyjne stawały się zbyt obszerne, zmuszając do stosowania taryf odległościowych /kilometrycznych/, które składają się z dwóch części: 1/ z wykazu odległości taryfowych między wszystkimi stacjami objętymi taryfą i 2/ z tablic taryfowych, zawierających stawki taryfowe dla wszystkich wchodzących w rachubę odległości taryfowych.

Niewielkimi stosunkowo rozmiarami odznaczają się taryfy odcinkowe. W taryfach takich poszczególne obszary przewozowe, objęte taryfą, powiązane są ze sobą stacjami leżącymi wzdłuż linii oddzielającej rzeczone obszary przewozowe. Dla stacji taryfowych leżących w poszczególnych obszarach przewozowych, podane są w osobnych tablicach odległości lub nawet gotowe stawki do wspomnianych wyżej wspólnych punktów stycznych /stacji/. Przez dodanie do siebie odcinkowych odległości taryfowych lub odcinkowych stawek oblicza się cenę należną za całkowity przewóz.

Jeżeli w rachubę wchodzi kilka punktów /stacji/ stycznych, oblicza się całkowitą odległość lub całkowitą należność przewozową przez każdy z nadających się punktów stycznych, po czym do obliczenia należności za przewóz bierze się odległość najkrótszą lub stawki odcinkowe, dające łącznie opłatę najtańszą.

Tego rodzaju układ taryfowy spotyka się najczęściej w międzynarodowych taryfach bezpośrednich zarówno na przewóz osób, jak i towarów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

7. Polityka taryfowa.

Taryfy kolejowe mają zapewnić kolei dochody z eksploatacji wystarczające dla racjonalnego gospodarowania.

Jako racjonalną gospodarkę rozumieć należy nie tylko pokrycie kosztów własnych kolei łącznie z odpisami amortyzacyjnymi dla trwałego utrzymania kolei w stanie należytej sprawności technicznej, lecz wygospodarowanie także pewnej nadwyżki /zysku/, zapewniającej akumulację, a tym samym rozwój i postęp kolei. Zwiększenie dochodu może być osiągnięte w drodze umiejętnego podwyższenia opłat taryfowych lub zwiększenia ilości przewozów. Równolegle bowiem ze wzrostem ilości przewozów obniżają się koszty własne, ten sam poziom opłat taryfowych, który przy danym rozmiarze przewozów pociągał za sobą deficytowość eksploatacji, może przy zwiększonej ilości przewozów spowodować samowystarczalność lub nawet dostateczną rentowność.

W krajach o ustroju gospodarczym nieso cjalistycznym ewentualne powiększenie dochodów z eksploatacji kolei jest sprawą trudną, często niemożliwą do przeprowadzenia. Rozmiar przewozów kształtuje się tam w zależności od koniunktury gospodarczej, na co przedsiębiorstwo kolejowe, a nieraz nawet państwo nie ma wpływu. Podwyższenie opłat taryfowych może natomiast wywołać skutek wprost przeciwny, gdyż przewozy mogą wtedy przejść na tańszą linię konkurencyjną lub na inny środek transportowy.

W państwach o ustroju socjalistycznym sytuacja przedstawia się odmiennie. Wielkość masy przewozowej /inaczej potrzebne usługi przewozowe/ na następny okres planowania ustalana jest w państwowych planach przewozowych, a wykonanie przypadających przewozów przez poszczególne środki transportowe również podlega planowaniu. Narodowe plany gospodarcze zapewniają stały rozwój gospodarki narodowej, a tym samym także stały wzrost przewozów. W tych warunkach ustalenie wysokości taryf na odpowiednim poziomie, zapewniających pokrycie własnych kosztów i osiągnięcie rentowności nie przedstawia trudności. Co więcej, przy niezmienionym poziomie taryf, lecz przy stałym wzroście ilości przewozów, stopień rentowności stale się podnosi.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Odpowiednio skonstruowanymi taryfami można osiągnąć także inne, z góry nakreślone cele i skutki. Tego rodzaju oporowanie aparatem taryfowym dla osiągnięcia wytkniętych celów należy do zadań polityki taryfowej. Wyrazem tej polityki są:

a/ taryfy wspierające.

Podstawowe surowce i materiały, mające dla ważnych dziedzin gospodarki narodowej zasadniczo znaczenie, przewożone są z reguły poniżej kosztów własnych kolei. Dzieje się to przez zaliczenie takich towarów do najniższych klas taryfowych lub przez utworzenie dla nich taryf specjalnych i wyjątkowych. Dla zrównoważenia strony dochodowej kolei i utrzymania jej na poziomie pokrywającym przynajmniej koszty własne, opłaty taryfowe za przewóz pozostałych towarów muszą być odpowiednio wyższe. Potanienie kosztów przewozu podstawowych surowców i materiałów pozwala utrzymać na niskim poziomie ceny gotowych wyrobów, co z kolei stwarza korzystne warunki dla rozwoju produkcji, przyczynia się do potanienia kosztów utrzymania dla ludności itd.

b/ taryfy konkurencyjne.

Walka konkurencyjna może być podjęta przeciw:

1. obcym kolejom i
2. obcym portom morskim, przez odpowiednie taryfy wwozowe i tranzytowe; taryfy konkurencyjne są zazwyczaj także taryfami wspierającymi.

c/ taryfy dla lepszego gospodarczego wyzyskania taboru kolejowego, np.

1. taryfy sezonowe, zawierające ulgi taryfowe na oznaczone okresy roku, by w ten sposób doprowadzić do bardziej równomiernego rozkładu przewozów i osłabić jesienny szczyt przewozowy.
2. taryfy kierunkowe, traktujące korzystniej przewozy w danym kierunku aniżeli przewozy w kierunku przeciwnym, by zachęcić usługobiorców kolei do wykorzystania wagonów, biegnących w danym kierunku przeważnie w stanie próżnym.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Już poprzednio była mowa o nowej taryfie towarowej, wprowadzonej w Z.S.R.R. z dniem 1 stycznia 1949 r. Z artykułów, jakie ukazały się w pismach radzieckich na temat nowej taryfy wynika, że zadaniem jej jest z jednej strony zapewnić kolejom potrzebną równowagę finansową, z drugiej zaś strony posłużyć do osiągnięcia określonych celów, wyznaczonych przez politykę ekonomiczną radzieckiej gospodarki.

W szczególności nowa taryfa służyć ma jako jedno z narzędzi:

1. Właściwego podziału dochodu społecznego /np. przez wprowadzenie okresowych biletów dla przejazdu do miejsca pracy, wydawanych po cenach szczególnie niskich/;
2. odpowiedniej lokalizacji przemysłu; w pobliżu 1000 km. różniczkowa budowa niektórych stawek taryfowych ulega zahamowaniu, przez co opłaty za przewóz na odległościach ponad 1000 km stają się nieproporcjonalnie wysokie; wpłynąć to powinno pobudzająco na lokalizację przemysłu w kierunku dekoncentracji.
3. zmiany poziomu cen towarów w kierunku wskazanym przez radziecką gospodarkę.

Dział 2. Obowiązujące taryfy na P.K.P.

1. Taryfa osobowa, bagażowa i ekspresowa P.K.P. dla linii normalnotorowych, Cz.II /TO II/.

zawierająca postanowienia taryfowe o przewozie osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, postanowienia szczególne o ulgach przejazdowych oraz opłaty.

Obliczanie opłat. Opłaty za przewóz oblicza się w zależności od:

1. odległości taryfowej, podanej w Wykazie Odległości Taryfowych /WOT/;
2. klasy wagonu i rodzaju pociągu, użytych do przewozu;
3. uprawnień podróżnych do korzystania z ulg przewozowych przewidzianych w załączniku I do niniejszej taryfy.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Opłaty przewozowe oblicza się za łączną odległość taryfową całej drogi, po której przewóz odbywa się faktycznie.

Dopłatę za użycie pociągu pośpiesznego oblicza się za łączną długość odcinków /choćby nie łączących się ze sobą/, na których podróżny użył pociągu pośpiesznego.

Obliczanie opłat przewozowych oddzielnie. W następujących przypadkach nie stosuje się obliczenia opłat przewozowych za łączną odległość i nie wydaje się bezpośrednich dowodów przewozowych:

1/ jeżeli podróż odbywa się po drodze stanowiącej zamknięty krąg od i do tej samej stacji /podróż okólna/,

2/ jeżeli droga obrana przez podróżnego jest dłuższa więcej niż o połowę od drogi najkrótszej /droga okrężna/,

3/ jeżeli obrana przez podróżnego droga prowadzi dwa razy przez ten sam odcinek,

4/ jeżeli droga przewozu jest dłuższa niż 1200 km.

Jeżeli podróżny jedzie dalej przez pierwotną stację przeznaczenia, wówczas opłatę za dalszą drogę oblicza się odrębnie jak za oddzielny przejazd - niezależnie od powodu, dla którego podróżny nie nabył od razu biletu do ostatecznej stacji przeznaczenia.

Bilety kombinowane. Cenę biletów kombinowanych na przejazd częściowo pociągiem osobowym a częściowo pośpiesznym oblicza się, sumując cenę biletu na pociąg osobowy przypadającą za całą odległość przejazdu i cenę biletu dodatkowego za odległość, jaką podróżny ma przebyć pociągiem pośpiesznym.

Cenę biletów kombinowanych na przejazd częściowo klasą niższą a częściowo klasą wyższą oblicza się, sumując cenę biletu za klasę niższą, przypadającą za całą odległość przejazdu i różnicę cen właściwych biletów za odległość, jaką podróżny ma przebyć w klasie wyższej.

Bilety powrotne. Kolej wydaje w miarę potrzeby bilety powrotne/na przejazd tam i z powrotem/ w relacjach do 75 km. Cena biletu powrotnego wynosi podwójną cenę biletu za przejazd w jedną stronę. W razie użycia biletu powrotnego najpierw na przejazd z powrotem, bilet traci ważność w kierunku pierwotnym /tam/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej. Za przejście podróżnego do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej pobiera się dopłatę w wysokości różnicy cen właściwych biletów, obliczonej na podstawie tabeli opłat normalnych lub też opłat ulgowych, stosownie do postanowień ogólnych o ulgach przejazdowych. Przy obliczaniu powyższej dopłaty za dzieci stosuje się ulgę 50 %.

Na uiszczoną dopłatę kolej wydaje bilet dodatkowy, który jest ważnym tylko łącznie z biletem zasadniczym, do którego został wykupiony, zatem nie dalej, jak do stacji przeznaczenia wymienionej na bilecie zasadniczym.

Miejsca numerowane. Za zajęcie określonego miejsca numerowanego w pociągach, w skład których wchodzą wagony z miejscami numerowanymi, pobiera się opłatę dodatkową, jednakową bez względu na odległość przejazdu.

Ulg od opłat za miejsca numerowane nie stosuje się.

Zapewnienie miejsc w pociągach. Dla grup podróżnych, złożonych conajmniej z 10 osób, mogą być zapewnione miejsca w wagonach osobowych pociągów pasażerskich w miarę możliwości taborowych.

Ubiegający się o zapewnienie miejsc powinien zwrócić się z pisemnym zgłoszeniem bezpośrednio do D.O.K.P. lub za pośrednictwem stacji wyjazdu. Zgłoszenie winno być wniesione najpóźniej na 2 dni przed zamierzonym wyjazdem i złożona przy tym kaucja, której wysokość określa taryfa. Pobraną kaucję używa się na częściowe pokrycie należności za przewóz.

Wagony sypialne. Podróżny jadący w wagonie sypialnym powinien posiadać bilet ważny na przejazd w pociągu i klasie, w której zajmuje miejsce sypialne oraz kupon na miejsce sypialne. Opłaty za miejsca sypialne i warunki korzystania ogłasza się w Dz. T. i Z.K.

Ulg od opłat za miejsca sypialne w zasadzie nie stosuje się. Podróżny posiadający bilet na przejazd 1 osoby może zająć tylko 1 miejsce w wagonie sypialnym.

Wagony restauracyjne. Prawo wstępu do wagonu restauracyjnego lub do wagonu bufetu ma każdy podróżny, posiadający ważny bilet na przejazd w danym pociągu.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Wprowadzanie psów do wagonu restauracyjnego oraz wnoszenie większego bagażu ręcznego nie jest dozwolone.

Poza seriami pierwszych i drugich śniadań, obiadów i kolacji, na które są z góry wydane znaczki, podróżni mają prawo zajmować miejsce w wagonie restauracyjnym na czas potrzebny do spożycia posiłku.

Bilety peronowe. Opłata za bilet peronowy, uprawniający do jednorazowego wstępu do zamkniętych pomieszczeń stacji wynosi 0,60 zł. Kolej wprowadza w miarę potrzeby dla niektórych stacji bilety peronowe miesięczne, które są imienne. Od opłaty za bilet peronowy miesięczny /10,90 zł/ nie stosuje się żadnych ulg.

Pociągi motorowe. Do przewozu w pociągach motorowych zwykłych i w pociągach motorowych ekspresowych stosuje się następujące ważniejsze odchylenia:

1/ kolej nie ma obowiązku wyznaczać osobnych przedziałów dla niepalących, dla kobiet oraz dla podróżnych z psami,

2/ kolej nie jest obowiązana przeprowadzać podziału na klasy wagonowe,

3/ podróżny może zabrać ze sobą do pociągu motorowego bagaż o wymiarze poszczególnych sztuk 60 x 40 x 30 cm wagi ogólnej 25 kg,

4/ przewóz psów, małych zwierząt, bagażu oraz przesyłek ekspresowych nie jest dozwolony.

Za przejazd w pociągu motorowym zwykłym stosuje się opłaty klasy 2 i 3 pociągów osobowych według tabel opłat normalnych lub ulgowych, stosownie do uprawnień podróżnego, bez dalszych dopłat za użycie pociągu motorowego.

Na przejazd w pociągu motorowym ekspresowym podróżny obowiązany jest posiadać łącznie: 1/ bilet na przejazd w klasie 2 pociągu pośpiesznego według tabeli opłat normalnych lub ulgowych, stosownie do uprawnień podróżnego, 2/ bilet dodatkowy na miejsce numerowane.

Przewóz psów i małych zwierząt. Za przewóz psa każdej wielkości, którego podróżny zabiera ze sobą do przedziału lub którego oddaje luzem do osobnego pomieszczenia wagonu bagażowego, kolej pobiera opłatę według tabeli opłat za przewóz psów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Za małe zwierzęta domowe /oprócz psów/ i ptaki, przewożone w wagonach osobowych na ręku lub w klatkach w granicach bagażu ręcznego nie pobiera się żadnych opłat.

B a g a ż . Do przewozu bagażu stosuje się "Tabelę opłat za przewóz bagażu". Przy obliczaniu opłaty za przewóz bagażu o wadze do 20 kg , wagę zaokrągla się wzwyż do pełnych 5, 10, 15 i 20 kg, a wagę bagażu ponad 20 kg zaokrągla się wzwyż do pełnych 10 kg.

Taryfa zawiera w dalszym ciągu postanowienia o przewozie rowerów, nart, saneczek, wózków dziecięcych, motocykli, czasopism, broszur i książek.

Omawiana wyżej taryfa Cz. II /TO II/ zawiera nadto dwa osobne załączniki, a mianowicie:

załącznik I - postanowienia szczególne o ulgach przejazdowych,

załącznik II- tabele opłat i wykaz opłat dodatkowych.

2. O ulgach przejazdowych.

Warunki stosowania opłat ulgowych. Stosowanie opłat ulgowych uzależnione jest od spełnienia warunków, określonych bliżej w postanowieniach szczegółowych dla każdej ulgi. Dwóch ulg nie stosuje się równocześnie do tego samego przewozu.

Przewozy osób pojedynczych lub grup. Jeżeli ulga uzależniona jest od przewozu grupowego, uczestnicy muszą odbyć przejazd wspólnie, między tymi samymi stacjami, w tym samym pociągu, chociażby w różnych klasach. Jeżeli w grupie bierze udział mniej uczestników niż wymagane minimum, opłata uiszczona ma być za wymaganą minimalną ilość uczestników.

Obszar ważności ulgi. Jeżeli ulgę stosuje się w dowolnych relacjach, lecz okazany dowód na przejazd ulgowy uprawnia do ulgi między określonymi stacjami, wówczas ulga może być stosowana także od i do każdej stacji pośredniej, leżącej między stacjami określonymi w tym dowodzie, podróżny traci jednak prawo do ulgi na pozostałym odcinku niewykorzystanym.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Jeżeli ulga obowiązuje tylko między ściśle określonymi stacjami, wówczas nie może być stosowana od i do stacji pośrednich.

Jeżeli ulga uzależniona jest od warunku przejazdu na ustalonej minimalnej odległości taryfowej, przewóz ulgowy nastąpić może na odległości mniejszej za uiszczeniem opłaty ulgowej, przypadającej za ustaloną odległość minimalną.

Termin ważności ulgi. Ulgę stosuje się tylko w terminie ważności określonym w postanowieniach o danej uldze i w dowodzie na przejazd ulgowy. Bilet ulgowy może być wykupiony najpóźniej w ostatnim dniu ważności dowodu na przejazd ulgowy, przy czym przejazd winien być rozpoczęty w tym samym dniu.

Korzystanie z pociągów i klas. Ulgę stosuje się na przejazd w klasie dowolnej pociągów osobowych i pośpiesznych, jeżeli w postanowieniach szczególnych nie ustalono pod tym względem ograniczeń.

Dowody na przejazd ulgowy. Bilety. Dowód na przejazd ulgowy należy okazywać i wręczać na żądanie tak przy nabyciu biletu ulgowego, jak również na każdorazowe żądanie organów kolejowych, łącznie z biletem na przejazd. Bilet ulgowy bez okazania właściwego dowodu uprawniającego do ulgi jest nieważny.

Dowody na przejazd ulgowy /dowody osobiste, legitymacje, zaświadczenia, zgłoszenia, poświadczenia, świadectwa itp./, jeżeli są przeterminowane, ze śladami nieprawnej wymiany fotografii, nie należące do okaziciela, wystawione osobom nieuprawnionym do ulgi, wypełnione niewłaściwie lub z przekreśleniami, poprawkami, dopiskami niepoświadczonymi przez wystawcę, uważa się za nieważne.

Bilety ulgowe imienne, nie podpisane przez posiadacza przed rozpoczęciem podróży atramentem lub chemicznym ołówkiem, nie uprawniają do przejazdu.

Co do dzieci, personel rewizyjny może żądać okazania metryki urodzenia lub innych dokumentów, stwierdzających wiek dzieci, jeżeli oświadczenia osób jadących z dziećmi budzą pod tym względem wątpliwości.

Odprawa podróżnych. Kasa biletowa stempluje przy wydawaniu biletu ulgowego dowód na przejazd ulgowy i po wypełnieniu

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

rubryk dowodu, przeznaczonych do wypełnienia przez kasy, zwraca posiadaczowi. Dowodów stałych, uprawniających do ulg, nie stempluje się przy wydaniu biletów.

Na przejazd grupy podróżnych kolej wydaje przewodnikowi grupy bilet zbiorowy, a oprócz tego każda osoba, należąca do danej grupy, otrzymuje bilet kontrolny, który ważny jest tylko łącznie z biletem zbiorowym. Postanowienia szczególne mogą nadto przewidywać obowiązek posiadania przez przewodnika grupy imiennego wykazu uczestników, potwierdzonego przez urząd, instytucję, stowarzyszenie itp., organizujące przejazd grupowy.

Pobieranie opłat ulgowych w kasie biletowej lub w pociągu.

Opłaty ulgowe stosuje się zasadniczo tylko w razie nabycia biletu ulgowego w kasie biletowej przed rozpoczęciem podróży. Opłaty ulgowe w pociągu stosuje się tylko w następujących przypadkach :

1/ jeżeli kasa biletowa nie wydała podróżnemu bezpośredniego biletu ulgowego do stacji przeznaczenia i poświadczyła to na wydanym bilecie,

2/ jeżeli podróżny zaczyna podróż na przystanku, na którym nie wydaje się biletów ulgowych,

3/ jeżeli podróżny przyjeżdża z zagranicy i posiada dowód uprawniający do korzystania z ulgi przejazdowej od granicy państwa, a na stacji granicznej nie mógł nabyć biletu ulgowego,

4/ przy wystawianiu biletu ulgowego z ulgą 50 % dla dzieci w wieku do lat 10.

O braku biletu podróżny powinien bez wezwania uprzedzić konduktora przed rozpoczęciem lub przedłużeniem podróży.

Dopłaty za przejście do klasy wyższej lub do pociągu pośpiesznego o taryfie wyższej.

Jeżeli postanowienia szczególne i okazany dowód uprawniają do uzyskania ulgi na przejazd w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej, przejście do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej uważa się za dozwolone:

1/ za dopłatą różnicy cen według przysługującej ulgi pod warunkiem uiszczenia dopłaty w kasie biletowej,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2/ za dopłatą różnicy cen według taryfy normalnej, uiszczonej konduktorowi w pociągu pod warunkiem uprzedzenia go o zamiarze przejścia do klasy wyższej lub do pociągu droższego.

Jeżeli postanowienia szczególne uprawniają do uzyskania ulgi na przejazd w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej, lecz okazany dowód na przejazd ulgowy nie uprawnia do korzystania z ulgi w klasie wyższej lub w pociągu o taryfie wyższej, przejście do klasy wyższej lub pociągu o taryfie wyższej uważa się za dozwolone za dopłatą różnicy cen właściwych biletów, obliczanej według tabeli opłat normalnych.

Dopłatę za przejazd dzieci do lat 10 w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej stosuje się według tabeli opłat ulgowych ze zniżką 50 %.

Jeżeli w myśl postanowień szczególnych o danej ulgo przejazd w klasie wyższej lub pociągiem o taryfie wyższej nie jest dozwolony, podróżny przy przejściu do klasy wyższej lub do pociągu o taryfie wyższej traci prawo do ulgi.

Przerwy podróży. Jeżeli w postanowieniach szczególnych nie uchylono lub też nie ograniczono prawa do przerwy podróży za biletom ulgowym, przerwa podróży może nastąpić na zasadach ogólnych.

Wagony i pociągi na zamówienie. Kolej przydziela w miarę możności oddzielne wagony osobowe zwyczajne i specjalne na zamówienie na warunkach i za pobraniem opłat określonych w taryfie.

Kolej uruchamia również w miarę możności pociągi nadzwyczajne z własnej inicjatywy lub inicjatywy urzędów, instytucji i organizacji społecznych oraz biur podróży.

3. Taryfa towarowa P.K.P. dla linii normalnotorowych

Cz. I. B.

Rzeczona taryfa zawiera postanowienia taryfowe, klasyfikację i skorowidz towarów, tabele opłat przewozowych oraz opłaty dodatkowe i obowiązuje od 1 stycznia 1950 r.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Rodzaje przesyłek. Za przesyłkę towarową w rozumieniu taryfy, uważa się każdy przedmiot nadany do przewozu za listem przewozowym lub innym dokumentem przewozowym przewidzianym w taryfie /wykaz przesyłkowy, zgłoszenie przewozu stacyjnego/.

W zależności od rodzaju przesyłki /terminu dostawy/ taryfa rozróżnia przesyłki zwyczajne, pośpieszne i pośpieszno-przyspieszone, w zależności zaś od ich wagi lub zajętej podłogi, przesyłki drobne i przesyłki wagonowe.

Za przesyłkę drobną /drobnicę/ uważa się przesyłkę, której waga rzeczywista wynosi mniej niż 5.000 kg i która odpowiada warunkom § 12 R.P.T. oraz przesyłkę żywych zwierząt luzem, zajmującą mniej niż 10 m^2, odgrodzonych od pozostałej powierzchni wagonu.

Za przesyłkę wagonową uważa się przesyłkę, przekraczającą powyższe normy dla przesyłek drobnych, nadto zaś:

a/ której przewóz osobnym wagonem, wskazany jest przez R.P.T.,
b/ jeżeli kolej podstawiła wagon na zamówienie nadawcy,
c/ przesyłkę zamkniętą na kłódki lub zamki nadawcy, o czym winien on zamieścić wzmiankę w liście przewozowym,
d/ którą nadawca załadował w sposób uniemożliwiający kolei doładowanie innej przesyłki,
e/ której towarzyszy dozorca zajmujący miejsce w tym samym wagonie,
f/ którą przewozi się na 2 lub więcej wagonach,
g/ która składa się z towarów przewożonych luzem, tylko jako przesyłki wagonowe.

Obliczanie przewoźnego. Przewoźne jest to opłata za przewóz przesyłki; za świadczenia uboczne, związane z przewozem, kolej pobiera opłaty dodatkowe.

Przy obliczaniu przewoźnego bierze się za podstawę:

1/ rodzaj przesyłki /zwycz., pośp., pośp. - przyśpiesz./,
2/ wagę przesyłki lub zajętą powierzchnią podłogi,
3/ odległość taryfową,
4/ zawartość przesyłki.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Wagę podaje się w liście przewozowym w kilogramach. Do obliczenia przewoźnego wagę rzeczywistą zaokrągla się przy drobnicy do pełnych 10 kg., a dla przesyłek wagonowych do 100 kg wzwyż. Dla drobnicy najmniejsza waga wymagana wynosi 10 kg lub 5 m^2.

Przy obliczaniu przewoźnego nie bierze się pod uwagę, czy waga wymagana lub powierzchnia została osiągnięta przez rzeczywiste załadowanie odpowiedniej ilości towaru, czy też przez rachunkowe podwyższenie do normy wymaganej.

Przewoźne oblicza się za kilometryczną odległość taryfową, podaną w wykazie odległości taryfowych cz. I, II, i III, zaokrągloną do pełnych stref, przewidzianych w tabelach opłat przewozowych, przy czym najmniejsza odległość taryfowa wynosi 5 km.

Dla taryfowego określenia zawartości przesyłki ma znaczenie nie tylko rodzaj nadanego towaru, lecz w poszczególnych przypadkach, także jego opakowanie, objętość, waga pojedyńczych sztuk, pochodzenie itp. cechy charakterystyczne.

Dla przesyłek drobnych wprowadzono 5 klas drobnicowych, oznaczonych liczbami /I - V, dla przesyłek wagonowych 26 klas, oznaczonych liczbami arabskimi 1 - 26. Dla przewozu żywego drobiu, ptactwa domowego i zwierząt żywych w przesyłkach drobnicowych i wagonowych ustalono 8 klas taryfowych Z1 - Z8. Klasy drobnicowe i wagonowe mają za podstawę do obliczenia przewoźnego wagę, klasy Z - powierzchnię podłogi wagonu.

Klasyfikacja towarów określa, do jakiej klasy należy każdy z towarów zawartych w przesyłce. Nazwa towaru podana w liście przewozowym powinna odpowiadać nazwie przyjętej w klasyfikacji towarów. W razie nieścisłego określenia w liście przewozowym nazwy towaru, dopuszczającego stosowanie dwu lub więcej klas, stosuje się klasę z pomiędzy nich najwyższą. Jeśli przesyłkę określono niewystarczająco dla zaliczenia jej do pewnej klasy lub jeżeli nadano towar niewymieniony w klasyfikacji towarowej, wówczas stosuje się klasę towarową najwyższą.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Przewoźne za przesyłki zawierające jednolity towar, oblicza się następująco:

1/ stawki rubr. "a" klas drobnicowych stosuje się do obliczenia przewoźnego za wagę rzeczywistą, jeżeli obliczenie według rubr. "b" tej klasy za wagę wymaganą 500 kg nie da opłaty tańszej,

2/ stawki rubr. "b" klas drobn. stosuje się za wagę rzeczywistą, najmniej jednak za wagę wymaganą 500 kg, jeżeli obliczenie według odpowiedniej dla danego towaru klasy wagonowej za wagę wymaganą:

a/ 5.000 kg w klasach 1 - 14
b/ 10.000 " " 15 - 18
c/ 15.000 " " 19 - 26

łącznie z opłatami dodatkowymi za ważenie, ładowanie i wyładowanie, obliczonymi za wagę rzeczywistą, nie da opłaty tańszej.

W sposób podobny oblicza się przewoźne za wagonowe przesyłki jednolitego towaru, mając na uwadze, że klasy 1 - 14 zawierają opłaty za najmniej 5.000 kg., 10.000 kg. i 15.000 kg., klasy 15 - 18 za najmniej 10.000 kg. i 15.000 kg., klasy zaś 19 - 26 za najmniej 15.000 kg. lub za ładowność wagonu.

Za przesyłki zwyczajne różnych towarów, lecz taryfowanych według tej samej klasy, przewoźne oblicza się według tej klasy za łączną wagę przesyłki.

Za przesyłki zwyczajne towarów różnych klas, jeżeli są opakowane razem, lub jeżeli nie są opakowane razem, lecz nadawca nie podał w liście przewozowym oddzielnie wagi towarów każdej klasy, przewoźne oblicza się za łączną wagę przesyłki według najdroższego taryfowanego towaru, zawartego w przesyłce.

Poza ostatnio wskazanymi przypadkami, za przesyłki złożone z towarów taryfowanych według różnych klas, przewoźne oblicza się oddzielnie za łączną i w sumie zaokrągloną wagę towarów, należących do tej samej klasy - według właściwych klas i tej rubryki każdej z tych klas, która odpowiada łącznej wadze wszystkich towarów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Za przesyłki pośpieszne i pośpieszno-przyśpieszone przewoźne oblicza się według klas ustalonych dla przesyłek zwyczajnych z doliczeniem do odpowiednich stawek dopłaty dla przesyłek pośpiesznych lub dopłaty dla przesyłek pośpieszno-przyśpieszonych, jednakowej dla przesyłek drobnych i wagonowych.

Za przewóz przesyłki drogą okólną, wybraną przez kolej z urzędu z powodu przeszkody w przewozie, powstałej po zawarciu umowy o przewóz, pobiera się oprócz przewoźnego za drogę krótszą, jeszcze opłatę za różnicę długości obu dróg.

Przesyłki drobne ładuje i wyładowuje kolej, przesyłki wagonowe ładuje nadawca, wyładowuje odbiorca.

Taryfa wylicza szczegółowo dla różnego rodzaju przesyłek ładowanych przez nadawcę i wyładowanych przez odbiorcę terminy wolne od opłaty za przetrzymywanie wagonów.

Za przesyłki towarów, których zawartość nie zabezpiecza należności przewozowych lub które ze względu na swe właściwości mogą ulec w czasie przewozu zepsuciu, kolej pobiera opłaty przewozowe z góry przy nadaniu. Towary takie oznaczone są w klasyfikacji towarów znakiem "§ 24".

Taryfa ustanawia osobne minimum wagi do obliczenia przewoźnego za przewóz przesyłek w wagonach o ładowności powyżej 20.000 kg. W razie jednak zastępczego podstawienia przez kolej wagonu o większej ładowności niż żądał nadawca, przewoźne oblicza się tak, jakby kolej podstawiła wagon o żądanej ładowności. Okoliczność tę powinien nadawca wskazać w liście przewozowym.

Przewóz w wagonach krytych. Za przewóz w wagonach krytych towarów, które kolej uprawniona jest przewozić w wagonach niekrytych, stawki odpowiednich klas taryfowych podwyższa się o 10 %. Podwyżki tej nie stosuje się, jeżeli kolej sama podstawiła wagon kryty zamiast zamówionego wagonu niekrytego, co nadawca winien stwierdzić w liście przewozowym.

Do okrycia towarów przewożonych w wagonach niekrytych kolej udziela nadawcy, w miarę możności, swoich opon za opłatą wskazaną w taryfie /za każde 10 km -2,25zł/.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Specjalne postanowienia. Przy przewozie towarów w skrzyniach ładunkowych /kontenerach/ przewoźne oblicza się tylko od wagi netto przesyłki, najmniej za pewne minimum określone w taryfie zależnie od pojemności skrzyni ładunkowej.

Za przesyłki wagonowe zwyczajne, których załadowanie i wyładowanie odbywa się w obrębie tej samej stacji, kolej pobiera stacyjne określone w taryfie. Przewóz odbywa się na podstawie pisemnego zgłoszenia, ustalonego wzoru.

Przewoźne za przesyłki zwyczajne wagonowe masowych towarów lub grup towarów /węgiel, brykiety, miał, koks, wyroby hutnicze, cement, cukier, nawozy sztuczne/ może być obliczone ryczałtowo, jeżeli kolej zawrze z nadawcami tych przesyłek odpowiednie umowy. Przewoźnego i opłat dodatkowych nie zamieszcza się w listach przewozowych, lecz oblicza okresowo według obowiązujących taryf. Przewoźne ryczałtowe oblicza się przez pomnożenie sumy przewiezionych w pewnym okresie ton towarów przez stawkę taryfową, przypadającą za przeciętny km przebieg. Przewóz odbywa się na podstawie listu przewozowego na przesyłkę z ryczałtowym obliczeniem należności przewozowych.

Taryfa wprowadza ponownie możność deklarowania wartości dostawy, ustanawiając odpowiednie opłaty taryfowe, wynoszące za każde zaczęte 10 km odległości taryfowej i od każdych zaczętych [illegible] zł deklarowanej kwoty, opłatę [illegible] gr, najmniej od przesyłki drobnej [illegible] zł, od przesyłki wagonowej [illegible] zł.

4. Krytyczne omówienie taryfy towarowej P.K.P. Cz.I.B.

Streszczona poprzednio taryfa towarowa P.K.P. opracowana została na następujących zasadach:

a/ pod względem kosztu własnego przewozów. Za podstawę do ustalenia średniego poziomu taryfy przyjęto planowany na rok 1950 koszt własny przewozu, a w szczególności planowany koszt własny 1 tono-km dla przesyłek drobnych i dla przesyłek wagonowych 5-tonowych, 10-tonowych i 15-tonowych. Średni koszt jednostkowy rozbito nadto na składnik niezależnych.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

leżny od odległości przewozu w postaci jednakowej stawki za tonę oraz na składnik zależny od odległości przewozu w postaci jednakowej stawki za każdy tonokm.

Obliczone w ten sposób koszty własne przewozu towarów dały podstawę do ustalenia taryfy naturalnej, jednakowej dla wszystkich towarów bez względu na ich wartość i znaczenie gospodarcze.

b/ Odchylenia stawek taryfowych od kosztu własnego.

Uwzględniając znaczenie gospodarcze poszczególnych towarów oraz ich wartość wyrażoną w cenach zaprojektowano odchylenia maksymalne od kosztu własnego w górę i w dół dla 160 grup towarów, ujętych w statystyce przewozów, po czym obliczono efekt finansowy tych odchyleń. Odchylenia w dół dla ważnych gospodarczo towarów masowych ustalono na poziomie niższym o około 50 % od kosztu własnego. Dla towarów drogich należało przeto wprowadzić odpowiednie odchylenia w górę od kosztu własnego tak, by średnia ważona opłat taryfowych za wszystkie towary pokrywała się z kosztem własnym. Wtedy zgrupowano towary o zbliżonych cenach i zaliczono do 26 klas taryfowych. Stosunek stawki klasy 26 /najtańszej/ do klasy 1 /najdroższej/ ustalono na 16 : 1, a średnią odległość przewozu przyjęto na 252 km. Zauważyć należy, że stawki klas najwyższych od 21 do 26 nie pokrywają nawet ruchowych kosztów własnych kolei. Wagowy udział %-owy towarów, zaliczonych do tych najniższych klas, wynosi około 75 % całej masy przewozowej.

c/ Różniczkowanie stawek według wielkości przesyłek.

Znany jest powszechnie fakt, że ładowność wagonów kolejowych wykorzystana bywa przy przewozie przesyłek drobnych tylko w 15 %. Także przy przewozie przesyłek wagonowych - ładowność wagonów kolejowych nie zawsze jest wykorzystana w 100 %. Zważywszy, że koszt własny przewozu wagonu, załadowanego tylko częściowo, jest niewiele mniejszy od wagonu załadowanego w pełni, stawki taryfowe muszą być odpowiednio wyższe dla przesyłek drobnych i niepełnowagonowych aniżeli dla przesyłek z pełnym wykorzystaniem ładowności wagonu.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Dla towarów masowych przewożonych na podażawie niskich klas taryfowych od 19 do 26, wprowadza przeto taryfa jako podstawę obliczania opłat taryfowych - ładowność wagonu. W klasach tych /od 19 do 26/ wprowadzono nadto drugą rubrykę opłat /c/ wyższą od 10 % dla przesyłek niewykorzystujących w pełni ładowności wagonu; opłaty tej rubryki stosowane są za wagę rzeczywistą przesyłki, najmniej jednak za 15 ton.

Ta sama różnica /10%/ istnieje między stawkami 15 tonowymi /rubryka a/ i 10-tonowymi /rubr.b/ w klasach od 1 - 18; natomiast stawki 5-tonowe /rubr.a/ są wyższe od 15-tonowych o 40 % w klasach tańszych i o 20 % w klasach droższych.

Dla drugiej grupy towarów zaliczonych do klas wagonowych od 15 do 18, przewidziano obliczenie przewoźnego za wagę rzeczywistą, najmniej za 10 ton rubryki b/, jeżeli obliczenie najmniej za 15 ton według tańszej rubryki c/ nie da opłaty niższej.

Dla towarów droższych, zaliczonych do klas od 1 do 14, utrzymano trzy poprzednio podstawowe rubryki wagonowe 5, 10 i 15 ton /rubryki wagonowe a, b i c/.

Dla towarów klasy 1 i 2 podwyżka za przesyłki drobne wynosi około 50 % od stawek rubryki c/. Dla towarów klas tańszych odnośna różnica jest znacznie większa.

d/ Dopłata za przesyłki pospieszne i pospieszno-przyśpieszone. Dopłaty za przewóz przesyłek pospiesznych oraz dopłaty za przewóz przesyłek pospieszno-przyśpieszonych są w nowej taryfie jednakowe dla towarów wszystkich klas bez względu na to, czy rozchodzi się o przesyłki drobne czy też wagonowe. Stawki tych dopłat doliczane są do stawek za przewóz przesyłek zwyczajnych. Dzięki takiej konstrukcji nastąpiło wydatne potanienie przewozu przesyłek pospiesznych i pospieszno-przyśpieszonych.

Dla towarów łatwo psujących się, jakimi głównie są środki żywnościowe, przewidziano ogólne jednakowe dopłaty zarówno za przewóz w przesyłkach zwyczajnych, jakoteż w pospiesznych.

e/ Różniczka pionowa /odległościowa/. W nowej taryfie ta część stawek jednostkowych, która zależna jest od odległości przewozu, obliczona została w wysokości wprost proporcjo-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

nalnej do odległości przewozu. W tej części [illegible]
satem różnicowania, a spadek stawek jednostk[illegible]
wzrostem odległości przewozu, spowodowany [illegible]
rem, jeki powstaje wskutek rozkładania [illegible]
od odległości przewozu na okres to [illegible]

f/ Dodatnio i ujemne strony [illegible]
nie opłat taryfowych do kosztu własnego, a w szczególności
przez zmniejszenie rozbieżności między opłatami najwyższymi
i najniższymi do [illegible] 16,1 i zachęcenie dróg krok dla
uwzględnienia warunków [illegible]
[illegible]

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Dział 3. Obowiązujące taryfy w komunikacji samochodowej.

1. Taryfa osobowa i bagażowa dla Państwowej Komunikacji Samochodowej

/obowiązująca od 1 sierpnia 1949 r./

Dla przewozu osób i bagażu autobusami P.K.S. obowiązują:

a/ Regulamin przewozu osób i bagażu autobusami i drogami samochodowymi z 13 sierpnia 1932 r. /Dz.U.R.P. Nr. 104, poz. 868/;

b/ Taryfa osobowa i bagażowa P.K.S. zawierająca postanowienia taryfowe o przewozie osób i bagażu autobusami oraz załącznik do tej taryfy, zawierający tabele opłat normalnych - ogłoszona w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych z 1949 r., Nr. 26, poz. 181;

c/ Odległości taryfowe podane w cennikach biletów dla każdej linii autobusowej.

Wprowadzenie w życie taryfy osobowej i bagażowej P.K.S. jak i jej późniejsze zmiany ogłasza się w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych.

Obliczanie opłat przewozowych. Opłaty za przewóz osób i bagażu pobiera się w złotych w zależności od stawki przewozowej za 1 km, obowiązującej na danej linii autobusowej i w zależności od odległości taryfowej przewozu.

Stosuje się następujące stawki przewozowe:

a/ 12 gr. za pasażero-km w ruchu podmiejskim

b/ 17 gr. za pasażero-km w ruchu lokalnym

c/ 20 gr. za pasażero-km w ruchu międzymiastowym w autobusach z miejscami numerowanymi.

Odległości taryfowe podaje się w cennikach biletowych dla każdej linii autobusowej osobno; odpowiadają one odległościom kilometrycznym, wskazanym w mapach schematycznych dróg kołowych.

Rozmieszczanie przystanków taryfowych. Dla linii wychodzących z miast, w których istnieje miejska sieć autobusowa lub tramwajowa, obowiązuje w początkowej strefie przewozu odległość

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

taryfowa do pierwszego przystanku tramwajowego, położonego poza granicami miasta, choćby przekraczała ona przyjęte w taryfie maksymalne odstępy między przystankami.

Tabele opłat. Na podstawie schematycznych tabel opłat normalnych będących załącznikami do taryfy, Dyrekcja P.K.S. ustala osobno dla każdej linii autobusowej tabele opłat normalnych /cenniki biletowe/, w których wyszczególnione są wszystkie przystanki taryfowe na danej linii autobusowej i ich odległości taryfowe oraz wysokość opłaty normalnej za przejazd między nimi przystankami.

Warunki stosowania opłat ulgowych. Stosowanie opłat ulgowych [illegible] jest od spełnienia warunków, określonych [illegible] ustanowionych szczególnych dla danych ulg.

[illegible] stosuje się jednocześnie do tego samego [illegible] stosuje się tylko przy nabyciu biletu, a nie w trakcie [illegible] wrotów.

[illegible] na przejazd ulgowy muszą odpowiadać wszystkim warunkom szczególnym dla danej ulgi.

Ulga dla dzieci. Podróżny z biletem ważnym na przejazd może wziąć ze sobą bezpłatnie jedno dziecko do lat 4, jeżeli [illegible] dla tego dziecka miejsca do siedzenia.

Dzieci od lat 4 do 10 przewozi się za połowę normalnej opłaty za przejazd.

Inne ulgi przejazdowe. Taryfa przewiduje poza tym ulgi dla przejazdów oficerów i szeregowych W.P., M.O., funkcjonariuszy służby bezpieczeństwa /50%/, dla przejazdu posłów /bezpłatnie/ oraz dla wycieczek grupowych.

Opłaty za przewóz zwierząt i psów. Za małe zwierzęta domowe /oprócz psów/ i ptaki przewożone na rękach w autobusach nie pobiera się żadnych opłat. Za przewóz psa każdej wielkości pobiera się połowę normalnej opłaty za przejazd podróżnego.

Bagaż ręczny bez opłaty. Przedmioty, których wymiary /długość, szerokość i wysokość/ nie przekraczają łącznie 150 cm, a waga 10 kg, mogą być zabierane przez podróżnych bezpłatnie do autobusu jako bagaż ręczny.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Bagaż ręczny za opłatą. Za przedmioty większe od poprzednich, których suma wymiarów nie przekracza łącznie 200 cm, a waga jednej sztuki 30 kg, zabierane przez podróżnych do przedziału dla osób jako bagaż ręczny, pobiera się od sztuki 1/4 opłaty normalnej za przejazd podróżnego, wydając podróżnemu bilet bagażowy.

Nadzór nad takim bagażem należy do podróżnego i P.K.S. nie odpowiada za jego zaginięcie lub uszkodzenie.

Bagaż nadany. Przedmioty o sumie wymiarów większej niż 200 cm i cięższe aniżeli 30 kg oraz bagaż tamujący przejście w autobusie, przyjmuje się do przewozu jako bagaż nadany za opłatą z góry przy nadaniu w wysokości jak za 2 sztuki bagażu ręcznego.

2. Taryfa towarowa.

Obowiązująca od dnia 1 stycznia 1950 r. taryfa towarowa, nie została wydana wyłącznie dla P.K.S., jak poprzednio omawiana taryfa osobowa i bagażowa P.K.S., lecz wydano ją jako tymczasową Taryfę Towarową dla wszystkich przedsiębiorstw uprawiających zarobkowy przewóz towarów pojazdami mechanicznymi.

Z pośród ważniejszych postanowień taryfowych wymienić należy następujące:

Podział przesyłek towarowych. Miejscowymi są przesyłki różnej wielkości, przewożone między dowolnymi punktami, leżącymi wewnątrz tego samego miejskiego obszaru dowozowego, ustanowionego dla danej ekspedycji; zamiejscowymi są przesyłki przewożone poza miejskie obszary dowozowe. Przesyłki zamiejscowe są bądź liniowe bądź obszarowe.

Przesyłką liniową ekspresową jest przesyłka różnej wielkości, przewożona kursem ekspresowym jedynie między ekspedycjami położonymi na tej samej linii komunikacji towarowej, włączając w to dowóz w ich miejskich obszarach dowozowych.

Przesyłką liniową zbiorczą jest przesyłka różnej wielkości przewożona kursem zbiorczym, z ekspedycji i z jej miejskiego obszaru dowozowego do dowolnego punktu leżącego na danej linii lub odwrotnie, albo też między dowolnymi punktami na danej linii.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Pasem dowozowym linii komunikacji towarowej jest pas szerokości 3 km równoległy do całej trasy linii z każdej jej strony.

Przesyłkami obszarowymi są przesyłki wyłącznie całopojazdowe przyjmowane do przewozu z ekspedycji i jej miejskiego obszaru dowozowego, gdy ekspedycja przeznaczenia nie jest połączona z ekspedycją nadania bezpośrednią linią komunikacji towarowej.

Odległość taryfowa. Przewozne za przesyłki liniowe oblicza się na odległości strefowe podane w wykazach odległości linii komunikacji towarowej, sporządzonych przez przedsiębiorstwo transportowe dla każdej linii z osobna. Za podstawę ustalania odległości służą mapy schematyczne, sprawdzone w urzędach wojewódzkich. Podział na strefy następuje przez ustalanie punktów taryfowych, nie gęstszych jak 5 km i nie rzadszych, jak co 10 km.

Miejski obszar dowozowy. Dla obliczenia opłat dowozowych ustala się miejski obszar dowozowy każdej ekspedycji na 3 strefy rozgraniczone od siebie kołami o promieniu 3, 6 km.

Opłata za ładowność pojazdu. Opłatę za ładowność pojazdu pobiera się:

a/ za przesyłki obszarowe;

b/ za przesyłki liniowe i miejscowe, jeżeli nadawca zastrzegł sobie niedoładowywanie innych przesyłek;

c/ za przesyłki liniowe i miejscowe przewożone zsypem i luzem lub nieopakowane;

d/ za przesyłki liniowe i miejscowe materiałów samozapalnych, trących, itp. oraz nieopakowane przesyłki żywych zwierząt.

Opłata za towary lekkie i przestrzenne. Za przewóz towarów lekkich i przestrzennych /prócz całopojazdowych/ przewozne powiększa się o 30 %.

Wynajem pojazdów.

Rodzaje wynajmu pojazdów. Wynajem pojazdów może być:

a/ godzinowy - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość zaczętych godzin do chwili powrotu pojazdu do zajezdni;

b/ dobowy - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość rozpoczętych dób do chwili powrotu pojazdu do zajezdni;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

c/ kilometryczny - za opłatą od ładowności pojazdu i za ilość kilometrów, które wynajęty pojazd ma przebyć po ustalonej trasie z zajezdni i z powrotem do niej;

d/ za ryczałtem od tony towaru - przy których należność za wynajem przeliczona jest na jednolitą stawkę od tony przyjmowanego na pojazd towaru.

Taryfa towarowa dla przedsiębiorstw samochodowych w obecnej swojej postaci - zróżniczkowała ogromnie przewozy samochodowe, dzieląc je na różne rodzaje, wprowadzając dla każdego niemal rodzaju przewozów osobną tabelę opłat i osobne, szczegółowe postanowienia taryfowe. Układ taryfy jest przez to [illegible], a jej [illegible] się nią wysoce utrudnione.

W najbliższej przyszłości [illegible] taryfa ma być zupełnie przerobiona, a przede wszystkim uproszczona.

Zauważyć należy, że w Z.S.R.R. [illegible] samochodowa posiada tylko jedną tabelę opłat [illegible] wykonanych tono-km, a postanowień taryfowych jest [illegible], przy tym bardzo prostych.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Rozdział III. Normy i Taryfy regulujące międzynarodową komunikację kolejową.

1. Międzynarodowe porozumienia regulujące stronę techniczną ruchu.

Komunikacja międzynarodowa odbywać się może na drogach żelaznych, kołowych, wodnych morskich i śródlądowych oraz powietrznych. Podjęcie międzynarodowej komunikacji poprzedzone być musi zawarciem dwu lub wielostronnych umów międzynarodowych, regulujących stronę techniczną ruchu oraz warunki przewozowe i taryfy.

Co się tyczy międzynarodowej komunikacji kolejowej, to w odniesieniu do strony technicznej i ruchowej, zawarte zostały na przestrzeni minionych dziesiątków lat następujące międzynarodowe porozumienia:

1. Międzynarodowe porozumienie o jednolitości technicznej dróg i materiału kolejowego z 15.5.1886, zmodyfikowane w 1907 r. i uzupełnione w 1912 r. Porozumienie ustala najbardziej zasadnicze warunki techniczne dla podjęcia ruchu międzynarodowego, a mianowicie jednolitą szerokość toru kolejowego i jednolitą budowę taboru kolejowego. Porozumienie nie obejmuje zatem krajów, w których przyjęto odmienną szerokość toru, jak Z.S.R.R., Finlandię, Portugalię i Hiszpanię.

2. Regulamin o wzajemnym używaniu wagonów towarowych, zwany w skrócie R.I.V. i podobny regulamin dla wagonów osobo-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

wych R.I.C. Regulaminy te nie są umowami międzypaństwowymi, lecz układami Zarządów kolejowych. Zawierają przepisy o załadowaniu obcych wagonów, o naprawie uszkodzonych, o odszkodowaniu za wagony uszkodzone na obcych liniach, o czynszu wagonowym za przetrzymywanie lub pożyczanie obcych wagonów itp. Za przebieg wagonów na obcych liniach nie pobiera się osobnych opłat, chyba że wagony same są przedmiotem przewozu lub biegną w obu kierunkach w stanie próżnym.

3. Coroczne międzynarodowe konferencje dla uzgadniania rozkładów jazdy pociągów osobowych i towarowych, co do których zainteresowane są dwa lub więcej zarządów kolejowych.

4. Zawarta w Genewie dnia 6.12.1923 Konwencja i Statut o tzw. ustroju międzynarodowym kolei żelaznych, obowiązująca w Polsce od 6.4.1928 r. /Dz.U.R.P. Nr. 73/1928/ zawiera wzorcowe przepisy dla międzypaństwowych konwencji o wzajemnej komunikacji kolejowej państw sąsiadujących. Konwencje takie obejmują porozumienia co do odcinków kolejowych i stacji granicznych, otwartych dla ruchu międzynarodowego, warunków rewizji celnej i paszportowej oraz o przewozie poczty i tranzycie do krajów trzecich.

W roku 1921 zawarto w Barcelonie specjalną konwencję i statut o wolności tranzytu, mając na celu usunięcie utrudnień tranzytowych na kolejach. Obowiązuje ona w Polsce od 7.I.1925 r. /Dz.U.R.P. Nr.34/1925/.

Osobne umowy graniczne, zawierane między Zarządami kolejowymi, ustalają dla każdego granicznego punktu przejścia, czy ma to być tylko stacja graniczna o czynnościach wyłącznie ruchowych, czy też stacja łączna /wspólna/, obejmująca także czynności handlowe i ewentualnie rewizję celną i paszportową.

5. Umowy kolejowe o tzw. tranzycie uprzywilejowanym, dającym szczególne ułatwienia dla kolejowego połączenia dwóch części tego samego państwa tranzytem przez kraj obcy, np. umowa Polski z Czechosłowacją z 1948 r. o tranzycie uprzywilejowanym, łączącym dwa rejony Czechosłowacji poprzez skrawek Polski pod Głuchołazami. Uprzywilejowanie polega w tych przypadkach na wprowadzeniu zwolnienia od rewizji celnej i paszportowej.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2. Międzynarodowe konwencje przewozowe.

Drugą grupę międzynarodowych umów stanowią konwencje międzypaństwowe o przewozie towarów i osób w międzynarodowej komunikacji kolejowej, a w szczególności:

1. Międzynarodowa konwencja dla przewozu towarów kolejami żelaznymi, w skrócie K.M.T., i dla przewozu osób K.M.O. Po raz pierwszy konwencje takie podpisane zostały w Bernie w 1890 r. Ostatnia redakcja z 1933 r., tzw. rzymska, obowiązuje w Polsce od 1938 r. /dla K.M.O. - Dz. U.R.P. Nr. 35/1938 i dla K.M.T. - Dz. U.R.P. Nr.99/1937/.

Wspomniane konwencje stanowią międzynarodowe prawo przewozowe. Wprowadzają jednolite dokumenty przewozowe dla wzajemnej i tranzytowej komunikacji kolejowej, regulują stosunek klienta do kolei oraz stosunek zarządów kolejowych między sobą w zakresie przewozów. Była już mowa o tym, że nasz wewnętrzny Regulamin przewozu przesyłek towarowych z 1938 r. wprowadzono w życie wraz z konwencją rzymską, i że pod względem merytorycznym, a także układu i numeracji paragrafów, dostosowany jest do tej konwencji.

2. Omawiane międzypaństwowe konwencje same przez się nie wystarczają jeszcze do uruchomienia komunikacji międzynarodowej między określonymi krajami.

W tym celu wymagane jest nadto porozumienie między zarządami kolejowymi państw, które pragną je stosować. Zgoda w tym kierunku wyrażana była w międzypaństwowych umowach handlowych i międzynarodowych konwencjach kolejowych o ruchu sąsiedzkim i tranzytowym. Wyrazem tej zgody są również specjalne Regulaminy Przewozów, ustalane przez zainteresowane Zarządy Kolejowe, omawiające szczegóły i wprowadzające potrzebne uzupełnienia przepisów przewozowych, zawartych w K.M.O. i K.M.T.

Państwa, które przystąpiły do wymienionych wyżej K.M.T. i K.M.O. tworzą związek. Organami tego związku dla wykonywania i dalszego kształtowania K.M.T. i K.M.O. są:

1/ Centralne Biuro w Bernie dla międzynarodowego przewozu kolejami;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2/ Konwencje rewizyjne dla dalszego kształtowania Konwencji, zbierające się najpóźniej, do 5 lat;

3/ Komisja rzeczoznawców dla dalszego kształtowania załącznika I do K.M.T.

Opracowania postanowień wykonawczych i uzupełniających, tzw. Ujednostajnionych Postanowień Dodatkowych do obu Konwencji podjął się Międzynarodowy Komitet Transportowy, zorganizowany z przedstawicieli zarządów kolejowych, stosujących konwencje i zbierający się w miarę potrzeby na zaproszenie Szwajcarskich Kolei Związkowych conajmniej raz do roku.

Postanowienia obu Konwencji wraz z Ujednostajnionymi Postanowieniami Dodatkowymi tworzą razem Taryfę Międzynarodową Towarową /T.M.T./ i Taryfę Międzynarodową Osobową /T.M.O./.

W dziedzinie międzynarodowej komunikacji działają również dwie dalsze międzynarodowe instytucje, a mianowicie: od 1922 r. tzw. Unia Międzynarodowa Kolejowa, w skrócie U.I.C. i od r.1919 Stowarzyszenie Kongresów Kolejowych. U.I.C. uchwala na zebraniach ogólnych czy sekcyjnych zalecenia, które kraje europejskie przeważnie honorują w przepisach komunikacyjnych, a na kongresach bywają wygłaszane referaty o charakterze informacyjnym. Kongresy odbywają się zasadniczo co 5 lat.

Zagadnieniami komunikacji międzynarodowej zajmują się w końcu Organizacja Narodów Zjednoczonych, która działa w Genewie dla Europy w postaci tzw. Ekonomicznej Komisji.

W składzie tej Komisji istnieje Komitet dla spraw przewozowych komunikacji kolejowej, drogowej, etc., który pracuje w specjalnych grupach pracy. Grupy te przygotowują projekty międzynarodowych umów.

Komunikacja międzynarodowa przy użyciu jednego dokumentu przewozowego od stacji nadania do stacji przeznaczenia nazywa się "bezpośrednią" i opiera się na postanowieniach Konwencji.

Komunikacja międzynarodowa, która nie posługuje się jednym i jednolitym dokumentem przewozowym, tzw. "komunikacja łamana", opiera się na krajowych regulaminach /taryfach/ przewozowych. W tym przypadku dla przewozów do granicy dane-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

go państwa używane są krajowe dokumenty przewozowe, a od punktu granicznego dokumenty przewozowe kraju sąsiedzkiego. Udogodnienie dla takiej komunikacji międzynarodowej ogranicza się zatem do użycia tego samego dokumentu przewozu również w kraju sąsiednim.

Co się tyczy opłat taryfowych za przewóz, mogą być w komunikacji międzynarodowej stosowane taryfy dwojakiego rodzaju, a mianowicie:

a/ na liniach kolejowych każdego kraju stosuje się opłaty krajowe i wtedy mamy do czynienia z taryfą "łamaną", chociażby komunikacja pod względem przewozowym była bezpośrednią, jako odbywająca się za jednym dokumentem przewozowym, opartym na Konwencji;

b/ zainteresowane zarządy kolejowe ustalają wspólną taryfę, przy czym albo z jednolitymi stawkami dla całego przebiegu, albo ze stawkami osobnymi dla każdego kraju; tego rodzaju taryfy, jako wspólnie układane, nazywają się taryfami związkowymi i w tym przypadku mamy do czynienia z komunikacją bezpośrednią także pod względem taryfowym.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Rozdział IV. Koordynacja przewozów.

1. Przyczyny ustania jedności komunikacji.

Potrzebom, wynikającym z jedności gospodarki narodowej, odpowiadają najlepiej warunki, które wytworzyć może jedność komunikacji, opartej na jednym technicznym środku przewozowym, zdolnym do usług przewozowych masowych, tanich i wysokiej jakości. Jedność komunikacyjna istniała w niezbyt odległej jeszcze przeszłości, tj. w erze kolei żelaznych, a ówczesne przewozy żeglugi śródlądowej z uwagi na jej ograniczony regionalnie zakres działania, w tym stanie rzeczy niewiele zmieniały.

Pojawienie się na widowni nowego, wydajnego środka komunikacyjnego, wywołać musiało w przedstawionych wyżej warunkach głębokie zakłócenia.

Samochód od chwili swego pojawienia się, jako interesująca nowość, szybko przeszedł etapy rozwojowe, aby po pierwszej wojnie światowej stać się powszechnie używanym środkiem komunikacyjnym. W miarę wspomnianego rozwoju poczęto upatrywać w samochodzie nowy środek komunikacyjny dla masowych przewozów, mający zastąpić przestarzałą rzekomo kolej.

Rozwój wypadków zawiódł jednak oczekiwania.

Masowe ładunki tanich surowców i produktów, które nie mogłyby znieść wyższych opłat przewozowych, kolej przewoziła według opłat niższych od przeciętnych jednostkowych

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

kosztów własnych. Pokrycie znajdowała w opłatach pobieranych za przewóz towarów droższych. Komunikacja samochodowa natomiast, rozbita między dziesiątki tysięcy drobnych przedsiębiorstw, miała na oku wyłącznie prosperowanie własnych przedsiębiorstw. W tym celu sięgnęła po przewozy towarów droższych, odbierając je kolei niższymi, lecz wciąż jeszcze zyskownymi dla siebie opłatami.

Koleje podjęły ostrą i kosztowną walkę konkurencyjną z samochodem, obniżając taryfy, wprowadzając refakcje dla spedytorów za wagony zbiorowe z drobnicą itp. Walka taka nie mogła dać pożądanego przez kolej rezultatu, a w Ameryce doprowadziła po roku 1920 do zwinięcia szeregu linii kolejowych ogólnej długości około 40.000 km.

Samochód, doprowadzając w licznych krajach do zjawisk równoznacznych przeinwestowaniu komunikacyjnemu, w innych - do dezorganizacji pracy kolei i zachwiania jej rentowności, sprawił to nie tylko pociągającą nowością, lecz także technicznymi zaletami i wysoką jakością usług przewozowych, głównie zaś niższymi w pewnych warunkach kosztami własnymi przewozu.

W rzędzie elementów, będących podstawą do obliczenia jednostkowych kosztów własnych, dużą rolę odgrywają wydatki związane z budową i utrzymaniem drogi. Wydatki na budowę dróg i stałych budowli w stosunku do wydatków na tabor przedstawiają się według prof. C. Piratha dla różnych środków komunikacyjnych następująco:

koleje, żegluga na kanałach i rzekach skanalizowanych 70 : 30,

komunikacja samochodowa 20 : 80,

komunikacja samochodowa na autostradach 77 : 23.

Sprawa budowy i utrzymania dróg przedstawia się odmiennie w odniesieniu do kolei, samochodu i żeglugi śródlądowej.

Droga dla kolei musi być osobno budowana, a następnie utrzymywana stale na wymaganym poziomie technicznym.

Samochody korzystają z dróg budowanych i utrzymywanych kosztem Państwa. Jednostkowe koszty własne komunikacji samochodowej nie uwzględniają nawet kosztów utrzymania drogi.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Drogi kołowe budowane są jednak nie tylko dla publicznej /zarobkowej/ komunikacji samochodowej. Korzystają z tych dróg również pojazdy konne, samochody władz, instytucji i przedsiębiorstw państwowych, spółdzielni i organizacji publicznych oraz właścicieli prywatnych dla przewozów na własne potrzeby. Istnienia dobrych dróg wymagają również względy obronności kraju i prestiżowe. Gdyby publiczna komunikacja samochodowa nie istniała, wówczas drogi kołowe musiałyby być także budowane i utrzymywane kosztem społeczeństwa.

Jeszcze bardziej skomplikowany obraz przedstawia sprawa budowy i utrzymania dróg wodnych.

Jak znaczną rolę odgrywa uwzględnienie wydatków na utrzymanie drogi w kształtowaniu kosztów własnych ilustruje fakt, że dla kolei w Polsce różnica między całkowitym a niecałkowitym kosztem własnym 1 tonokilometra wynosiła w ostatnich czterech latach przed wojną około 30 %. Dla żeglugi na kanałach i rzekach skanalizowanych odpowiednia różnica jest jeszcze większa.

Przechodząc do interesującej kwestii, jak przedstawiają się niecałkowite jednostkowe koszty w komunikacji samochodowej w porównaniu do podobnych kosztów własnych na kolei, stwierdzić należy, że rzeczone koszty własne w komunikacji samochodowej są na odległościach krótkich mniejsze od odpowiednich kosztów kolei. Odległości te wynoszą dla przewozu osób około 40 km, dla przewozu drobnicy około 60 km i dla przewozu ładunków masowych ciągnikami z przyczepami około 40 km, z zastrzeżeniem jednak wyzyskania ładowności samochodu ponad 50 %. Na odległościach dalszych jednostkowe koszty kolei są zdecydowanie niższe. Wynika to z innego stosunku w komunikacji kolejowej i w komunikacji samochodowej tzw. kosztów stacyjnych i kosztów zmiennych, zależnych od odległości przewozu. Stałe koszty stacyjne są równie wysokie dla odległości bliskich, jak i dalekich. Skutkiem tego na odległościach bliskich podwyższają znacznie jednostkowe koszty własne. Na odległościach dalszych ich wpływ przejawia się nierównie słabiej, gdyż rozkładają się one na znaczniejszą ilość kilometrów. W kosztach przewozu samochodem część składowa kosztów,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

odpowiadająca stałym kosztom stacyjnym, jest niepomiernie mniejsza od kolejowych.

Porównanie jednostkowych kosztów własnych różnych środków komunikacyjnych nie daje jeszcze pełnego obrazu ich wartości gospodarczej. W tym celu uwzględnić należy dalsze kryteria a mianowicie:

1/ koszty dodatkowe, związane z posługiwaniem się danym środkiem komunikacyjnym, jak koszta dowozu i odwozu podróżnych lub przesyłek, koszty przeładowania, koszty opakowania wymaganego dla transportu danym środkiem komunikacyjnym itp.

2/ jakość produkowanych usług przewozowych, jak szybkość i terminowość przewozu, wygodę, regularność ruchu, częstotliwość przewozów, odpowiedzialność za straty, bezpieczeństwo, możność przewozu przesyłek bezpośrednio od składu nadawcy do składu odbiorcy, itp.,

3/ znaczenie danego środka komunikacyjnego dla gospodarki narodowej.

Jest faktem wielkiej wagi, że w komunikacji kolejowej ulokowano ogromne kapitały, które muszą być dla gospodarki narodowej wykorzystane, tym bardziej, że kolej w obecnych warunkach jest w dalszym ciągu środkiem komunikacyjnym zasadniczym, którego ani samochód, a tym bardziej żegluga, zastąpić nie mogą. Żaden bowiem inny środek komunikacyjny nie jednoczy w sobie tylu cennych właściwości, wśród których wymienić należy: istniejący zasięg terytorialny kolei i możność dalszego jego rozszerzenia, tani i szybki przewóz masowy ładunków na dalekie odległości, małą zależność od warunków klimatycznych i atmosferycznych, możność stosowania różnego rodzaju dostępnego paliwa lub energii elektrycznej, jako siły napędowej, itp.

2. Jednolity system komunikacyjny i koordynacja przewozów.

Porównawcza ocena usług przewozowych, produkowanych przez różne środki komunikacyjne, oparta na przedstawionych wyżej kryteriach, prowadzi do następujących wniosków ogólnych:

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Każdy z omawianych środków komunikacyjnych produkuje usługi przewozowe, które w pewnym określonym zakresie posiadają najwyższą, względną wartość gospodarczą, np. w komunikacji samochodowej przewozy osób, przesyłek drobnicowych, a w pewnych warunkach także przewozy przesyłek masowych na krótkich odległościach, zaś na odległościach dalszych przewozy zwierząt żywych i łatwo się psujących towarów; w żegludze śródlądowej - przewozy ciężkich, masowych i łamliwych lub łatwo kruszących się ładunków na dalsze odległości pod warunkiem, że nie jest wymagany krótki termin dostawy i przewozy osiągną dostateczne natężenie ilościowe; w komunikacji lotniczej - szybki przewóz osób i wysokocennych przesyłek na dalsze odległości itd.

W tych warunkach przywrócenie istniejącej niegdyś jedności komunikacyjnej lub stworzenie nowej w oparciu o inny środek transportowy, jest nie do przyjęcia, gdyż pozbawiałoby gospodarkę narodową tych korzystnych możliwości przewozowych, jakie daje każdy z omawianych środków komunikacyjnych. Byłoby to zaprzeczeniem dokonanych już osiągnięć i postępu. Z drugiej strony nie można sprawy pozostawić własnemu biegowi, tj. pozwolić na dalsze rozbieżne działanie środków komunikacyjnych i wzajemne podkopywanie się.

Wyjściem z tej sytuacji jest stworzenie jednolitego systemu komunikacyjnego, obejmującego kolej, samochód, żeglugę śródlądową i samolot, a wprowadzającego w dziedzinie komunikacji ład i porządek, wymagany potrzebami gospodarki narodowej. Wobec liczby i różnorodności uprawnionych i samodzielnie działających środków komunikacyjnych, rzeczony jednolity system komunikacyjny oparty być musi na koordynacji, ujmującej omawiane środki komunikacyjne w taki uporządkowany, współrzędny układ, który ograniczając lub nawet wyłączając konkurencję służyć może najlepiej potrzebom gospodarki narodowej jakością, wydajnością i taniością przewozów. Koordynacja dąży do uchwycenia wszystkich rodzajów transportu w jedną, wprawdzie nie organizacyjną, lecz przewozową całość, wyznaczając każdemu środkowi komunikacyjnemu właściwe mu miejsce i zakres działania. Przez tego rodzaju uporządkowanie koordynacja zużytkowuje z możliwości produkcyjnych każdego środka komuni-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

kacyjnego tylko tę część potencjalnych usług przewozowych, która posiada największą wartość gospodarczą.

Wskazania zmierzające do praktycznego rozwiązania zagadnienia koordynacji w naszych warunkach, ująć można w szereg następujących ogólnych tez:

1/ Zasadniczym środkiem komunikacyjnym międzyobszarowym jest kolej. Pozostałe, samodzielnie działające środki komunikacyjne, tj. samochód i żegluga śródlądowa, stanowią jej obszarowe uzupełnienia.

2/ Każdy ze środków komunikacyjnych działa w granicach wyznaczonych przez porównawczą ocenę wartości gospodarczej produkowanych przezeń usług przewozowych.

3/ Równoczesna obsługa przewozowa jednego odcinka przez dwa lub więcej środków komunikacyjnych dopuszczalna jest tylko w tym przypadku, gdy wymagają tego potrzeby komunikacyjne danego odcinka.

4/ Opłaty za przewóz powinny być jednolite dla każdego środka komunikacyjnego, oparte na jednostkowych kosztach własnych i dostosowane wysokością do jakości świadczonych usług przewozowych.

5/ Różne środki komunikacyjne powinny ze sobą współpracować i stanowić wzajemne uzupełnienie.

Wspomniana w punkcie 5-tym współpraca polegać może na:

a/ wprowadzeniu bezpośredniej komunikacji, szczególnie towarowej, między różnymi środkami komunikacyjnymi za jednym dokumentem z odpowiednio dostosowanymi opłatami.

b/ na powiązaniu ze sobą różnych środków komunikacyjnych przez urządzenie wspólnych kas biletowych, poczekalni, wzajemne dostosowanie rozkładów jazdy, budowę stacji przeładunkowych, bocznic portowych, wprowadzenie kontenerów, wykorzystanie tego samego personelu i organizacji dla potrzeb dwóch lub więcej środków komunikacyjnych, itp.

c/ zastępowaniu przewozów kolejowych przez przewozy samochodowe w następujących przypadkach:

1/ na odcinkach lokalnych o słabym natężeniu ruchu i przewozów, jeżeli porównanie kosztów ruchu kolejowego z kosztami linii samochodowej, zastępującej kolej, wykaże

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

możliwość osiągnięcia oszczędności; na liniach zastępczych stosowane są taryfy kolejowe, a ruch samochodowy odbywa się na rachunek kolei,

2/ do przewozu przesyłek drobnicowych w obrębie węzłów kolejowych celem przyspieszenia przewozu tych przesyłek i odciążenia kolei. Przesyłki drobnicowe absorbują bowiem w stopniu nieproporcjonalnym do swego znaczenie pracę przetokową w stacjach węzłowych, nastawioną przede wszystkim na przerabianie głównych potoków ładunkowych.

3/ celem zwolnienia kolei od przewozu przesyłek na krótkich odległościach. Wydajność przewozowa wagonu towarowego, użytego do przewozu na odległość do 30 km. jest kilkakrotnie mniejsza w porównaniu z wydajnością średnią wagonu, obserwowaną na całej sieci. Obrót takiego wagonu wymaga, mimo krótkiej odległości, najmniej 2 dób, z czego na bieg wagonu w pociągu przypada około 2 godzin, a reszta czasu na czynności załadowczo-wyładowcze, na podstawienie wagonu, na oczekiwania włączenia w skład pociągu, na czynności przetokowe itp. Według obliczeń przeprowadzonych w Z.S.R.R., uwolnienie kolei od przewozów na krótkich odległościach, pozwoliłoby podnieść wydajność przewozową istniejącego tam taboru towarowego od 8 do 10 %, a tym samym ograniczyć wysokość niezbędnych nakładów na tabor.

W obecnym 5-letnim planie gospodarczym Z.S.R.R. przewidziano przeto zastąpienie w dużym stopniu przewozu koleją masowych ładunków na krótkich odległościach tańszymi przewozami samochodowymi.

4/ do przewozu samochodami zwierząt żywych i łatwo psujących się towarów oraz dla przewozu wzdłuż tras kolejowych przesyłek drobnicowych do kolejowych stacji sortowniczych.

Koordynacja przewozów nie przywraca wprawdzie jedności komunikacyjnej, lecz stwarza porządek, zapewniający przedmiotowe korzyści związane z jednością komunikacyjną.

Koordynacja ogranicza lub nawet wyłącza konkurencję, zostawia jednak otwarte pole dla współzawodnictwa, a w konsekwencji dla rozwoju i postępu technicznego.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Koordynacja przewozów znajduje najlepsze warunki do zrealizowania w krajach, w których różnego rodzaju środki przewozowe zależne są od jednego środka dyspozycyjnego, tj. w krajach o socjalistycznej, planowej gospodarce narodowej. Korzyści z niej płynące są jednak tak oczywiste i ważkie, że także w krajach o odmiennym ustroju poczyniono już poważne wysiłki w celu uporządkowania przewozów w tym duchu.

W dziedzinie koordynacji dokonano w Polsce znacznego postępu przez powołanie Zarządzeniem Ministra Komunikacji /ogłoszonym w Dz.U.M.K. Nr.10 z 21.5.1948 r., poz.184/ w każdej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych Komisji Koordynacji Przewozów, złożonych z przedstawicieli kolei normalno- i wąskotorowej, Prezydiów Wojewódzkich Rad Narodowych, Państwowej Komunikacji Samochodowej oraz dyrekcji okręgowych dróg wodnych i Państwowego Przedsiębiorstwa Żeglugi Śródlądowej. Komisje mają charakter projektodawczy i opiniodawczy.

Do zakresu działania Komisji należy w szczególności:

1/ projektowanie tras i obszarów komunikacji samochodowej, zarówno P.K.S. jak i prywatnych koncesjonariuszów oraz ocena linii istniejących.
2/ opiniowanie podań o koncesję na przewóz osób i towarów.
3/ badanie i opiniowanie zasięgu przewozów samochodowych niezarobkowych.
4/ projektowanie linii samochodowych uzupełniających kolej,
5/ badanie możności zastępstwa na pewnych odcinkach ruchu kolejowego w całości lub częściowo ruchem samochodowym,
6/ opracowanie wniosków koordynacyjnych w zakresie rozkładu jazdy.

Uchwały Komisji, będące wyrazem uzgodnienia /to zn. zapadające bez głosowania/, których realizacja należy do właściwości organów reprezentowanych w Komisji, wykonują te organa bezpośrednio, inne uchwały przedstawia przewodniczący Komisji Departamentowi Planowania M.K., który sprawuje nadzór nad działalnością Komisji i kieruje ich pracami.

Sprawy koordynacji przewozów w odpowiednio zwężonym zakresie należą również do zakresu działania komórek planowania w państwowych przedsiębiorstwach komunikacyjnych.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Rozdział V. Statystyka przewozów.

1. Zadania i podstawowe pojęcia statystyki przewozów.

Działalność transportu przejawia się na zewnątrz w przewozie osób i przedmiotów.

Transport stanowi osobną gałąź gospodarki narodowej, przy czym przewóz towarów zalicza się do działów wytwórczości materialnej, przewóz zaś podróżnych do działu usług. Transport zajmuje przeto swoją działalnością w gospodarce narodowej stanowisko pośrednie, produkcyjno-usługowe; wyniki jego działalności przewozowej określane są zazwyczaj jako "produkcja" przewozowa.

Statystyka przewozów zajmuje się badaniem rozmiaru, struktury i kierunku przewozów pasażerskich i towarowych.

Dane statystyki przewozów posiadają szczególne znaczenie dla każdego przedsiębiorstwa transportowego, stanowiąc główną podstawę dla scharakteryzowania całokształtu jego działalności przewozowej oraz pracy przewozowej poszczególnych jednostek terenowych.

Statystyka przewozów towarowych, zawierając dane o obrocie towarowym, naświetla tym samym i charakteryzuje w sensie przestrzennym wiele zagadnień, mających znaczenie dla gospodarki narodowej; dotyczy to w szczególności procesów wymiany i podziału, wynikających z rozmieszczenia sił wytwórczych kraju.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Statystyka przewozów, podobnie zresztą jak każdy inny dział statystyki transportu, powinna opracować takie własne metody źródłowej rejestracji, zestawień i analizy, które w sposób najbardziej celowy oddawałyby swoistość badanego materiału oraz odpowiadałyby zadaniom, stawianym statystyce przewozów przez gospodarkę narodową i potrzeby przedsiębiorstwa transportowego.

Na wspomnianą swoistość materiału, będącego przedmiotem statystyki przewozów, składa się głównie:

1/ niezwykle duża ilość cech, według których można scharakteryzować dany przewóz, np. oznaczenie przewożonego towaru, odległość przewozu, droga przewozu, stacja nadania, stacja przeznaczenia, waga przesyłki, rodzaj pojazdu użytego do przewozu, powierzchnia i przestrzeń zajęta ładunkiem, rodzaj pociągu i klasa wagonu w przewozie podróżnych, szybkość i czas przewozu, wpływy z przewozu, itd.

2/ wielka dynamika oraz ciągłość procesu przewozowo-produkcyjnego.

Rejestracja przewozów towarowych winna w zasadzie opierać się na dokumentach przewozowych, towarzyszących przesyłkom x/ w drodze /np. na cedułach listów przewozowych, itp./. Wykorzystanie dokumentów przewozowych jako źródłowego materiału statystycznego zapewnia wiarygodność danych, czyni zbytecznymi wydatki na prowadzenie osobnej oddolnej rejestracji, przy czym ilość cech zanotowanych w dokumentach przewozowych jest dostateczna dla celów poprawnej statystyki przewozów. System taki odpowiada nadto przyjętej w statystyce transportu zasadzie rejestracji kompletnej.

Oparcie rejestracji przewozów towarowych na dokumentach przewozowych wymaga jednak posiadania w dostatecznej ilości rachunkowych pomocy maszynowych, pozwalających dane z dokumentów przewozowych przenieść szybko na odpowiednie blankiety, a w związku z tym zwolnić dokumenty przewozowe do dalszych czynności kontrolno-rachunkowych.

W razie nierozporządzania rachunkowymi pomocami maszyno-

---

x/ Pod pojęciem przesyłki rozumieć należy partię towaru /ładunku/ nadanego do przewozu za jednym dokumentem przewozowym.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

wymi, statystyczna rejestracja przewozów towarowych wykonana być musi innym sposobem, w szczególności przy pomocy osobnych kart rejestracyjnych lub wykazów, co oczywiście pochłania wiele pracy i kosztów.

Rejestracja przewozów pasażerskich oraz innych przewozów, opartych na Regulaminie przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, odbywa się przy pomocy osobnych wykazów, sporządzanych przez kasy biletowe, bagażowe i przesyłek ekspresowych. Posługiwanie się w tym celu inną metodą, opartą np. na biletach odebranych od podróżnych po zakończeniu podróży, nie dałoby rezultatów odpowiadających przyjętemu postulatowi rejestracji kompletnej.

Niektóre bilety, uprawniające do przejazdów wielokrotnych, przelicza się odpowiednio na ilość przejazdów, natomiast przewozów za biletami bezpłatnymi służbowymi, biletami abonamentowymi, itp., nie wlicza się.

Wielkości przedstawiające rozmiar przewozów towarowych podawane są albo jako nadanie, albo jako przybycie; w pierwszym przypadku ewidencja przewozów towarowych oraz grupowanie przy opracowaniu odbywa się według momentu /daty/ nadania, w przypadku drugim według momentu przybycia.

Jako moment ewidencji w przewozach pasażerskich przyjmuje się datę nabycia biletu na przejazd, pokrywającą się w przeważnej części przypadków z datą wyjazdu.

Podwójne liczenie tej samej przesyłki w przypadku przeadresowania jej powinno być wyeliminowane.

Ta sama przesyłka, przewieziona kolejno dwoma lub więcej środkami transportowymi, liczona jest przez każdy środek transportowy jako osobna przesyłka.

W statystyce przewozów poszczególnych środków transportowych miejsca odprawy i przeznaczenia oznaczane są odmiennie /np. jako stacje, porty, przystanie, ekspedycje/. Niekiedy nawet miejsca odprawy i przeznaczenia, obsługujące w istocie rzeczy tę samą miejscowość, oznaczane są przez różne środki transportowe odmiennie.

Z punktu widzenia systematyzacji całości przewozów według miejsc odprawy i przeznaczenia, taki stan rzeczy utrudnia pracę i wymaga uregulowania.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Materiał statystyczny opracowany jest w statystyce przewozów według różnych przekrojów, jak według rodzaju komunikacji, rodzaju ruchu, itp., a także według takich cech, jak obszarowej /województwo, powiat, określony obszar gospodarczy/ lub administracyjno-liniowej /stacja, ekspedycja, odcinek, linia/. Jakie w szczególności tablice i w jakim układzie powinny być w statystyce przewozów opracowane, tego niepodobna w sposób niezmienny ustalić. Treść i układ statystyki przewozów muszą być bowiem dostosowane do zmieniających się potrzeb planowania. Wskazania, którym powinny odpowiadać zestawienia statystyczne w zakresie przewozów, podane są w ustępie następnym /"Podział statystyki przewozów"/.

2. Podział statystyki przewozów.

Statystyką przewozów zainteresowane są bardzo żywo z jednej strony przedsiębiorstwa transportowe, z drugiej strony gospodarka narodowa. Zainteresowania te podyktowane są jednak tak dalece szczególnymi i odmiennymi postulatami co do układu i treści zestawień statystycznych, że pociągnęło to za sobą podział statystyki przewozów na dwa odrębne działy: eksploatacyjny i ekonomiczny.

W dziale eksploatacyjnym materiał statystyczny opracowywany jest pod kątem widzenia wewnętrznych potrzeb przedsiębiorstwa transportowego, jako producenta usług przewozowych. Przedsiębiorstwo transportowe musi mianowicie przykładać szczególnie dużą wagę do takiego układu zestawień statystycznych, by na wszelkie zasadnicze pytania podyktowane potrzebami planowania lub eksploatacji, a odnoszące się do wykonanych już przewozów, otrzymać mogło w odpowiedzi szybką, prawdziwą liczbę.

Stanie się to wówczas możliwe, jeżeli przy opracowywaniu zestawień eksploatacyjnej statystyki przewozów uwzględnione będą przynajmniej następujące wskazania:

1/ dane statystyczne winny dostatecznie wyczerpująco opisywać wyniki działalności przewozowej przedsiębiorstwa transportowego /jego produkcję/ pod względem ilościowym i jakościowym, a tym samym także stopień wykonania zadań planowych;

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

2/ w danych statystycznych winien odzwierciedlać się nierównomierny i nieracjonalny przebieg procesów przewozowych, wymagający przeciwdziałania ze strony przedsiębiorstwa transportowego przy współudziale innych działów gospodarki narodowej i organów nadzorczych;

3/ w zestawieniach statystycznych główny nacisk winien być położony na niewielką stosunkowo liczbę towarów, stanowiących jednak pod względem wagi zasadniczy zrąb całej masy przewozowej; przez to samo towary te decydują o strukturze całej masy przewozowej i wyznaczają zarazem ilość i rodzaj potrzebnego taboru przewozowego oraz urządzeń przewozowych; pod kątem podobnej celowości winna być opracowana również struktura przewozów osobowych.

4/ układ zestawień winien ułatwiać scharakteryzowanie związku jaki zachodzi między rozmiarem, strukturą i odległością przewozów a stroną dochodową przedsiębiorstwa;

5/ układ danych statystycznych o przewozach już dokonanych winien ułatwiać porównawczą ocenę, czy rozchody na płace oraz na materiały i paliwo utrzymane są na racjonalnym poziomie.

Ekonomiczna statystyka przewozów stanowi osobną gałąź ogólnej statystyki ekonomicznej. Punktem wyjścia dla zestawień statystycznych w tym dziale nie są potrzeby przedsiębiorstwa transportowego, lecz potrzeby związane z analizą ekonomiczną gospodarki narodowej lub poszczególnych jej dziedzin.

Z rozmieszczenia sił wytwórczych kraju wynikają procesy związane z podziałem i wymianą wytworów produkcji, a przejawiające się przede wszystkim w przewozach. W ten sposób rozmiar, rodzaj i kierunek przewożonych towarów jest bezpośrednim wyrazem gospodarczym więzi, łączących poszczególne obszary kraju. Ekonomicznej statystyce przewozów przypada przeto rola zobrazowania tych więzi przez odpowiednie opracowanie materiału statystycznego w zakresie przewozów. Układ zestawień w ekonomicznej statystyce przewozów winien w szczególności ułatwiać ustalenie:

1/ potoków ładunków i

2/ obszarowych bilansów przewozów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W praktyce statystyka przewozów eksploatacyjna i ekonomiczna niejednokrotnie pokrywają się, gdyż wiele danych i zestawień posiada podstawowe znaczenie dla obu działów statystyki; w każdym jednak razie różnica zestawień obu działów statystyki przewozów jest zupełnie wyraźna, jako podyktowana zupełnie odmiennym punktem widzenia. W warunkach gospodarki socjalistycznej utrzymanie odrębności obu wskazanych działów statystyki straci, być może, w przyszłości na uzasadnieniu.

Przedmiotowo i eksploatacyjnie usasadnionym jest także inny podział statystyki przewozów, a mianowicie na:

1/ statystykę przewozu podróżnych, bagażu, przesyłek ekspresowych, itp.

2/ statystykę przewozu towarów.

Dla każdego z wymienionych dwóch rodzajów przewozu potrzebny jest inny tabor przewozowy, inne urządzenia, a częściowo nawet osobny, obsługujący personel. Także planowanie do każdego z tych rodzajów przewozu zmierza odmiennymi metodami. W statystyce przewozów odrębność tych dwóch działów znajduje swój wyraz w odmiennych cechach, osobnych miernikach statystycznych oraz odmiennych metodach otrzymywania źródłowego materiału statystycznego.

Poza wspomnianymi różnicami, przewozy podróżnych i towarów posiadają również wiele podobieństwa. W jednych i drugich mamy do czynienia z pojęciem odprawy, z początkowym i końcowym punktem /stacja/ przewozu, odległością przewozu, itp. Także szereg mierników w obu działach wykazuje wiele podobieństwa. Stąd następne ustępy, w których mowa o miernikach, o nierównomierności przewozów, o strukturze przewozów i o połokach ładunków /lub podróżnych/ odnoszą się odpowiednio do przewozu podróżnych i towarów.

Osobnej wzmianki wymagają przewozy bagażu, przesyłek ekspresowych, czasopism itp. przesyłek, znacznych liczbowo, lecz nie wagowo. Przesyłki te przewozi się taborem osobowym, a przewóz ich unormowany jest w tych samych regulaminach co przewóz podróżnych. Tym okolicznościom przypisać należy, że także w statystyce wskazane przesyłki omawia się w dziale przewozu podróżnych i podobną metodą zbiera się materiał statystyczny. Statystyka przewozu omawianych przesyłek ogra-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W praktyce statystyka przewozów eksploatacyjna i ekonomiczna niejednokrotnie pokrywają się, gdyż wiele danych i zestawień posiada podstawowe znaczenie dla obu działów statystyki; w każdym jednak razie różnica zestawień obu działów statystyki przewozów jest zupełnie wyraźna, jako podyktowana zupełnie odmiennym punktem widzenia. W warunkach gospodarki socjalistycznej utrzymanie odrębności obu wskazanych działów statystyki straci, być może, w przyszłości na uzasadnieniu.

Przedmiotowo i eksploatacyjnie usasadnionym jest także inny podział statystyki przewozów, a mianowicie na:

1/ statystykę przewozu podróżnych, bagażu, przesyłek ekspredowych, itp.

2/ statystykę przewozu towarów.

Dla każdego z wymienionych dwóch rodzajów przewozu potrzebny jest inny tabor przewozowy, inne urządzenia, a częściowo nawet osobny, obsługujący personel. Także planowanie do każdego z tych rodzajów przewozu zmierza odmiennymi metodami. W statystyce przewozów odrębność tych dwóch działów znajduje swój wyraz w odmiennych cechach, osobnych miernikach statystycznych oraz odmiennych metodach otrzymywania źródłowego materiału statystycznego.

Poza wspomnianymi różnicami, przewozy podróżnych i towarów posiadają również wiele podobieństwa. W jednych i drugich mamy do czynienia z pojęciem odprawy, z początkowym i końcowym punktem /stacja/ przewozu, odległością przewozu, itp. Także szereg mierników w obu działach wykazuje wiele podobieństwa. Stąd następne ustępy, w których mowa o miernikach, o nierównomierności przewozów, o strukturze przewozów i o potokach ładunków /lub podróżnych/ odnoszą się odpowiednio do przewozu podróżnych i towarów.

Osobnej wzmianki wymagają przewozy bagażu, przesyłek ekspresowych, czasopism itp. przesyłek, znacznych liczbowo, lecz nie wagowo. Przesyłki te przewozi się taborem osobowym, a przewóz ich unormowany jest w tych samych regulaminach co przewóz podróżnych. Tym okolicznościom przypisać należy, że także w statystyce wskazane przesyłki omawia się w dziale przewozu podróżnych i podobną metodą zbiera się materiał statystyczny. Statystyka przewozu omawianych przesyłek ogra-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

nicza się swoim znaczeniem przeważnie do potrzeb eksploatacyjnych przedsiębiorstw transportowych.

3. Podstawowe mierniki proste i złożone.

Dla wyrażenia rozmiaru przewozów służą następujące mierniki proste:

1/ dla przewozów pasażerskich: ilość podróżnych;

2/ dla przewozów towarowych: ilość przesyłek /ładunków/ i ich waga.

Ogólna waga przesyłek /ładunków/ przewiezionych w danym okresie czasu nazywa się masą towarową.

W pozostałych gałęziach gospodarki narodowej wyniki produkcji można przedstawić rozmiarowo i w oderwaniu od technologicznego procesu wytwarzania. W transporcie jest odmiennie. Sam tylko rozmiar przewozów nie wystarcza dla określenia wyników produkcyjnych.

Istotą transportu jest przenoszenie na odległość osób i rzeczy. Wiąże się to z pokonaniem odległości, a tym samym równa się wykonaniu pewnej pracy przewozowej, zwanej "przebiegiem." Przebiegi wyraża się w miernikach złożonych, w tzw. pasażero-kilometrach i tono-kilometrach. Przebieg jednego podróżnego lub jednej tony przesyłek na odległość taryfową n kilometrów wynosi n pasażero-km względnie n tono-km.

Praca przewozowa, wykonana dla przewiezienia określonej ilości podróżnych lub określonej ilości ton na różne odległości, równa się sumie pasażero-km lub tono-km, związanych z przewiezieniem danej ilości podróżnych lub danej ilości ton.

Omawiane wyżej przebiegi, jako uwzględniające przewóz samych tylko podróżnych lub wagę samych tylko przesyłek, nazywa się przebiegami netto; do przebiegów netto należą zatem "pasażero-km" i "tono-km netto".

Przebiegami brutto, uwzględniającymi ciężar brutto, tj. wagę własną jednostek taborowych i wagę przewożonych tymi jednostkami podróżnych lub przesyłek /ładunków/, zajmuje się statystyka pracy taboru.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zauważyć należy, że w statystyce kolejowej odróżnia się przebiegi przesyłek /tj. tono-km netto/ taryfowe i eksploatacyjne. Przebieg taryfowy oblicza się mnożąc wagę przesyłki przez taryfową odległość od stacji nadania do stacji przeznaczenia. Przebiegi taryfowe są przedmiotem statystyki przewozów /ekonomicznej i eksploatacyjnej/ i na nich opierają się eksploatacyjne dochody kolei z przewozu osób i przesyłek.

Przebiegi eksploatacyjne oblicza się natomiast jako iloczyn wagi przesyłki i rzeczywiście przez przesyłkę przebytej drogi; są one z reguły o kilka %% większe od przebiegów taryfowych.

Podstawą do obliczenia przebiegów eksploatacyjnych są tzw. wykazy pracy parowozu; o tych wykazach i o przebiegach eksploatacyjnych będzie bliżej mowa w statystyce pracy taboru kolejowego.

Na przebiegach eksploatacyjnych winny opierać się plany zaopatrzenia materiałowego, zatrudnienia i rozchodów; także wyniki, obrazujące rozmiar i jakość pracy taboru kolejowego, ustalane są na podstawie przebiegów eksploatacyjnych.

Podstawowe mierniki średnie.

Z podzielenia sumy pasażero-km lub tono-km, wykonanych na określonej sieci w danym okresie czasu, przez ilość przewiezionych podróżnych lub ton /tj. przez liczbę elementów / otrzymuje się średnią odległość przewozu 1 podróżnego lub 1 tony przesyłek w kilometrach.

Wskazana średnia arytmetyczna ważona jest równocześnie podstawowym miernikiem średnim.

Między trzema wielkościami: rozmiar przewozów, przebieg i średnia odległość przewozu w km - zachodzi przeto ścisła zależność; przy znanych tylko dwóch wielkościach, można przy pomocy zwykłego działania arytmetycznego obliczyć wielkość trzecią.

Średnia odległość przewozu 1 tony, obliczona dla całej masy przewozowej, jest dla wielu celów wielkością zbyt ogólną, którą uzupełnić należy ustaleniem średniej odległości

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

przewozu dla poszczególnych towarów lub grup towarowych, wchodzących w skład danej masy przewozowej. Także w statystyce przewozu podróżnych, prócz średniej odległości obliczonej dla ogółu przewiezionych podróżnych, ustala się osobno średnią odległość przewozu 1 podróżnego w ruchu dalekobieżnym, podmiejskim i ewentualnie miejscowym.

Według danych statystycznych za 1948 r. ogólna masa przewozowa kolei normalno-torowych P.K.P. wynosiła 114,3 miln. ton; węgla kamiennego, miału i koksu nadano do przewozu wewnątrz kraju 22,4 miln. ton a do wywozu za granicę 28,0 miln. ton.

Średnia odległość przewozu 1 tony dla ogółu przesyłek wynosiła 247 km, dla węgla kamiennego, miału i koksu wewnątrz kraju 230 km, dla węgla kamiennego i koksu za granicę 370 km.

Dane zawarte w powyższym zestawieniu pozwalają na wysnucie następujących wniosków:

1/ węgiel kamienny, miał i koks stanowią niemal połowę całej kolejowej masy przewozowej, wywierając tym samym przemożny wpływ na kształtowanie się średniej odległości przewozu rzeczonej masy przewozowej;

2/ większy rozmiar eksportu węgla kamiennego i koksu jest czynnikiem wydłużającym wysoce średnią odległość przewozu 1 tony przesyłek na P.K.P. ; bez tego eksportu średnia odległość przewozu całej pozostałej masy przewozowej /łącznie z węglem kamiennym, miałem i koksem dla zużycia wewnątrz kraju/kształtowałaby się na poziomie około 207 km, tj. na poziomie około 40 km niższym od rzeczywistego.

Ekonomiczne znaczenie średniej odległości przewozu jednej tony, obliczonej dla poszczególnych rodzajów towarów, polega na tym, że miernik ton przedstawia średnią odległość od miejsc produkcji danych towarów do miejsc zużycia, dalszej przeróbki lub wywozu. Jednym z celów planowania przewozów jest przewiezienie przypadającej masy towarowej przy możliwie najmniejszym nakładzie pracy przewozowej, wyrażonej w tono-km. Drogą wiodącą do tego celu jest wyrugowanie przewozów nieracjonalnych, jak przeciwbieżnych, nieprawidłowo przecinających się, zbytecznie dalekich i niektórych przewozów wtórnych.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zewnętrznym wyrazem, świadczących o skuteczności podjętych w tym kierunku wysiłków, będzie skrócenie średniej odległości przewozu.

Walka o skrócenie średniej odległości przewozu posiada ogromne znaczenie dla przedsiębiorstw transportowych i dla gospodarki narodowej. Pomyślny wynik tej walki pozwala z jednej strony wykonać przypadające przewozy mniejszym nakładem pracy przewozowej, mniejszą ilością taboru, paliwa itp., z drugiej zaś strony pozwala zmniejszyć te wydatki gospodarki narodowej, które związane są z obrotem towarów.

Wspomniano już o tym we wstępie, że dla pełniejszego przedstawienia tej charakterystyki, jaką są różnego rodzaju wielkości średnie, potrzebna jest znajomość zasięgu zmienności, ponieważ taka sama średnia wystąpić może w dwóch szeregach rozdzielczych, różnych co do swej struktury. Odnosi się to również do średnije odległości przewozu.

Dla niektórych celów, zwłaszcza taryfowych, dużą wagę, oprócz średniej odległości przewozu posiada mianowicie znajomość, jak ilościowo i procentowo nada przewozowa /cała lub określonych towarów/ rozkłada się na poszczególne strefy odległościowe. W ułożonym w tym celu szeregu rozdzielczym, poszczególnymi członkami szeregu są strefy odległościowe, zaś wielkość masy przewozowej, wyrażona w tonach lub udziale %-wym, a przypadająca na poszczególne człony szeregu jest częstością.

Podobny szereg rozdzielczy ułożyć można również dla danych odnoszących się do przewozu podróżnych.

Z zestawień sporządzonych w ten sposób wynika następujący obraz:

a/ w przewozie podróżnych największe nasilenie /częstość/ wykazują początkowe /najkrótsze/ strefy odległościowe; w miarę wzrostu odległości ilość podróżnych w następnych strefach szybko maleje;

b/ w przewozach towarów największe nasilenie wykazują strefy środkowe, nie odbiegające wiele od średniej odległości przewozów jednej tony.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tłumaczy się to tym, że przewóz podróżnych odbywa się przeważnie wewnątrz poszczególnych obszarów gospodarczych lub rejonów podmiejskich, przewóz natomiast towarów związany jest na ogół z wymianą między różnymi obszarami gospodarczymi, a tym samym odbywa się na odległościach znacznie większych, niż obserwowane w ruchu podróżnych.

Współczynniki i wskaźniki

Dla oceny osiągniętych wyników przewozowych i stanów rzeczy związanych z przewozami statystyka przewozów posługuje się w opisie następującymi współczynnikami i wskaźnikami:

1/ Współczynnik wydajności przewozowej z 1 km. ; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość odprawionych podróżnych lub ilość ton przesyłek, nadanych do przewozu na określonej linii /sieci/ w danym okresie czasu, przez długość linii/sieci/, wyrażoną w kilometrach.

2/ Współczynnik natężenia przewozu podróżnych lub towarów na 1 km. ; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość pasażero-km lub tono-km, wykonanych na określonej linii /sieci/ w danym okresie czasu, przez długość linii /sieci/, wyrażoną w kilometrach.

Oba powyższe współczynniki wykazują bardzo znaczną rozpiętość między wielkościami, obliczonymi dla linii magistralnych, dla pozostałych linii pierwszorzędnych i dla linii drugorzędnych.

3/ Współczynnik wydajności przewozowej na 1 mieszkańca; wielkość współczynnika oblicza się, dzieląc ilość odprawionych podróżnych lub ilość ton przesyłek nadanych do przewozu na sieci określonego obszaru lub na całej sieci w danym okresie czasu, przez liczbę ludności danego obszaru lub całego kraju.

Obliczona wielkość współczynnika przedstawia za tym średnią liczbę przejazdów /wyjazdów/ lub średnią ilość ton nadanych przesyłek na głowę ludności obszaru lub kraju.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Będący w mowie współczynnik stosuje się dla przewozu poszczególnymi środkami transportowymi oraz dla przewozu wszystkimi środkami transportowymi łącznie.

4/ Wskaźnik zdolności przewozowej towaru jest stosunkiem wyrażonym w procentach, między masą przewozową określonego towaru w danym okresie czasu /zazwyczaj rocznym/ a ogólną masą tego towaru, pochodzącą ze zbiorów, produkcji lub przewozu. Rzeczony wskaźnik określa za tym procentowo tę część ogólnej rozporządzalnej masy danego produktu, która przechodzi do obrotu jako przedmiot przewozu bądź jednym środkiem transportowym, bądź wszystkimi środkami transportowymi łącznie. Wielkość wskaźnika, obliczonego dla ostatnio wskazanego przypadku, będzie tylko wówczas poprawna, o ile wyeliminuje się podwójne lub wielokrotne liczenie tej samej przesyłki, przewożonej kolejno dwoma lub więcej środkami transportowymi w toku jednego procesu przewozowego.

Dla niektórych towarów lub grup towarów, nie przewożonych zazwyczaj bezpośrednio do ostatecznych odbiorców, lecz do składów lub dalszej przeróbki, wskaźnik zdolności przewozowej kolejowej w następstwie wtórnych przewozów przekracza niejednokrotnie 100 %, dochodząc np. w przypadku papieru lub wyrobów z papieru do około 400 %,

4. Struktura i nierównomierność przewozów, przewozy nieracjonalne.

Nierównomierność przewozów.

Natężenie przewozów na danym odcinku lub sieci, zmienia się w poszczególnych miesiącach roku i w poszczególnych dniach miesiąca. Główną przyczyną nierównomierności w poszczególnych miesiącach jest wpływ pór roku na wielkość i strukturę masy przewozowej oraz na średnią odległość przewozu jednej tony przesyłek /zjawisko sezonowości/. Zmiany natężenia w poszczególnych dniach miesiąca przypisać należy kilku przyczynom, jak dniom świątecznym, większemu naładowaniu przy końcu miesiąca itp.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Stopień nierównomierności przewozów wyraża się współczynnikiem nierównomierności, przy czym za podstawę obliczania wielkości tego współczynnika służy albo rozmiar przewozów albo ilość przebiegów.

W pierwszym przypadku współczynnik nierównomierności przewozów jest stosunkiem, jaki zachodzi między rozmiarem przewozów w miesiącu wzmożonego lub szczytowego nasilenia przewozów, a średnim miesięcznym rozmiarem w ciągu roku. Stosunek ten wynosił w latach ubiegłych dla normalnotorowych kolei PKP około 1,22 do 1,25 dla miesięcy szczytu jesiennego /październik, listopad/.

W drugim przypadku współczynnik nierównomierności przewozów jest stosunkiem jaki zachodzi między ilością przebiegów w miesiącu wzmożonego lub szczytowego natężenia przewozów, a średnią miesięczną ilością przebiegów w ciągu roku.

Wielkość współczynnika opartego na rozmiarze przewozów różni się zazwyczaj nieco od wielkości współczynnika, obliczonego dla tego samego miesiąca, lecz opartego na przebiegach. Stosunkowo większe różnice wystąpić mogą w obliczeniach dla miesięcy szczytu jesiennego, w których przewozi się dużą ilość produktów rolnych na odległość znacznie krótszą od średniej odległości przewozu jednej tony przesyłek w ciągu całego roku /np. buraki cukrowe/.

Nierównomierność przewozu powoduje, że przedsiębiorstwa transportowe dla pokonania przewozów w okresach szczytowych posiadać muszą odpowiednie rezerwy w przelotności linii, w taborze, personelu, itp. Wobec zjawiska nierównomierności przewozów, powodowanego wpływami pór roku, niedopuszczalne jest zajmowanie stanowiska biernego, polegającego na dostosowaniu środków materialnych, zatrudnienia itd,, do każdoczesnego, nieregulowanego rozmiaru przewozów; przeciwnie, drogą odpowiedniego planowania przewozów szczególnie po stronie użytkowników transportu, dążyć należy energicznie do wyrównania przewozów na przestrzeni całego roku.

Jest rzeczą oczywistą, że rezultatem takiej akcji nie będzie zupełne usunięcie nierównomierności przewozów, lecz stopień tej nierównomierności i okresy /miesiące/ zwiększo-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

nego nasilenia przewozów winny być kształtowane planowo w dostosowaniu do rozwoju i potrzeb życia gospodarczego kraju oraz do warunków racjonalnej eksploatacji środków transportowych.

Znaczniejsze wyrównanie natężenia przewozów w poszczególnych dniach miesiąca możliwe jest do osiągnięcia przez wprowadzenie nieprzerwanej pracy za - i wyładowczej także w dnie świąteczne, skrupulatniejsze opracowywanie i wykonywanie operatywnych planów przewozowych, itp.

Przewozy nieracjonalne.

Do nieracjonalnych zalicza się przewozy, które powodują zbędny przebieg ładunków lub zbytecznie daleki, albo komplikują pracę eksploatacyjną chociażby bez równoczesnego zwiększenia przebiegu ładunku.

Do przewozów nieracjonalnych należą w szczególności:

1/ Przewozy przeciwbieżne jawne lub skryte. Jawnie przeciwbieżnymi zwą się przewozy takich samych towarów, odbywające się po tym samym odcinku drogi w przeciwnych kierunkach; skrycie przeciwbieżnymi są one wtedy, gdy przewóz odbywa się w przeciwnych kierunkach różnymi odcinkami sieci.

2/ Przewozy z nieprawidłowym przecinaniem lub zlewaniem się potoków podobnych ładunków, tj. pociągające za sobą zbytecznie daleki przebieg. Np. przewóz takich samych wyrobów stalowych walcowanych ze Skarżyska Kam. przez Koluszki do Łodzi i z Katowic przez Koluszki do Warszawy, zamiast przez Skarżyska Kam. do Warszawy i z Katowic do Łodzi.

3/ Zbytecznie dalekie przewozy, dokonywane z oddalonego źródła towarów, mimo, że miejsce przeznaczenia zaopatrzyć można w takie same towary ze źródeł towarowych leżących bliżej.

4/ Przewozy kolejowe, niewykonane pociągami zwartymi, mimo istniejących ku temu możliwości.

5/ Przewozy, dla których wybrano nieodpowiedni środek transportowy, chociaż w dyspozycji był środek odpowiedniejszy, np. krótkobieżne przewozy dokonane koleją [illegible] samochodem.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

6/ Przewozy wtórne, kiedy ten sam towar przewozi się dwu - lub wielokrotnie w następstwie złej organizacji dystrybucyjnej, niepraidłowego rozmieszczenia składów, itp.

Usunięcie przewozów nieracjonalnych jest w swoich skutkach jednoznaczne stworzeniu znaczniejszych rezerw przewozowych. Rozwiązanie tego zagadnienia zależy od współdziałania przedsiębiorstw transportowych z użytkownikami transportu, planującymi przewozy oraz z organami nadzorczymi.

Do zadań statystyki przewozów należy natomiast opracowanie zestawień statystycznych w takim układzie, który umożliwiałby wykrywanie przewozów nieracjonalnych. Do takich opracowań należą w pierwszym rzędzie zestawienia obrazujące potoki ładunków.

4. Struktura przewozów.

W ustępie p.t. "Podział przewozowy" była mowa o przyczynach uzasadniających przyjęcie podziału na przewóz osób i przewóz towarów, tj. na dwie odrębne, w pewnym sensie jednorodne zbiorowości, które można tym samym ilościowo opisać i scharakteryzować przy pomocy przyjętych w statyce przewozów mierników, przeciętnych, itp.

Zjawiska masowe, jakimi są przewozy osób i przewozy towarów, mogą być jednak poddane dalszemu grupowaniu według określonych punktów widzenia, celem ustalenia ich struktury, czyli składu. Otrzymane w ten sposób nowe, jednorodne pod względem przyjętej cechy zbiorowości można z kolei ilościowo opisać lub scharakteryzować przy pomocy znanych już mierników, współczynników, itd.

Z punktu widzenia eksploatacji uzasadniony jest np. podział przewozu osób koleją na ruch podmiejski, dalekobieżny i ew. miejscowy - z uwagi na odmienne wymagania co do rodzaju użytego taboru, inne rozmieszczenie w czasie kursujących pociągów, itd. Z punktu widzenia ekonomicznego i taryfowego musi być uwzględniony podział przewozów towarowych na przewóz przesyłek (ładunków) handlowych, gospodarczych i innych.

Powyższe dwa przykłady świadczą dowolnie, że dochody i rozchody przedsiębiorstwa zależą nie tylko od rozmiaru prze-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

wozów i wielkości przebiegów, lecz w dużym stopniu także od struktury przewozów. Inaczej kształtują się bowiem dochody z przewozem podróżnych w ruchu dalekobieżnym, inaczej zaś w ruchu podmiejskim, korzystających przeważnie z dalekoidących ulg taryfowych. Różne będą także w obu przypadkach jednostkowe koszty własne.

W następstwie swoistych różnic technicznych i eksploatacyjnych występujących pomiędzy poszczególnymi środkami transportowymi, odmienne mogą być także punkty widzenia, według których nastąpić winno grupowanie materiału.

Poniższe zestawienie wskazuje przykładowo niektóre wchodzące w rachubę grupowania:

Przewóz podróżnych.

w transporcie kolejowym: a/ przewozy trakcją parową lub elektryczną,
b/ ruch dalekobieżny, podmiejski i ew. miejscowy,
c/ w komunikacji krajowej, zagranicznej,

w transporcie samochodowym: a/ przewozy liniowe i nieregularne
b/ w ruchu samodzielnym lub zastępczym

w żegludze śródlądowej: a/ przewozy regularne, nieregularne i ew. brzegowe.

w lotnictwie: a/ przewozy regularne i nieregularne
b/ w komunikacji krajowej, zagranicznej

Przewóz przesyłek /towarów/

w transporcie kolejowym: a/ przesyłki handlowe, gospodarcze i in.
b/ według rodzaju komunikacji: przewóz wewnątrz kraju, wwóz i wywóz drogą morską lub lądową, tranzyt,

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

c/ przewozy własne i kombinowane z udziałem innych środków transportowych,

d/ według rodzajów przewożonych towarów

w żegludze śródlądowej:

a/ statkami pas.-towarowymi, barkami, tratwami,

b/ wewnątrz kraju, wywóz drogą morską lub lądową, wwóz drogą morską lub lądową, tranzyt,

d/ przewozy własne i kombinowane z udziałem innych środków transportowych,

e/ taborem własnym, taborem najętym,

f/ według rodzajów przewożonych towarów,

w transporcie samochodowym:

a/ w ruchu miejskim, obszarowym i liniowym,

b/ przewozy własne, przewozy wykonane przez wynajem taboru,

c/ w ruchu samodzielnym, uzupełniającym i zastępczym,

d/ według rodzaju przewożonych towarów.

Z uwagi na wielostronne zainteresowanie strukturą przewozów, zestawienia statystyczne winny strukturę przewozów naświetlać w przekrojach niezbędnych dla potrzeb analizy i planowania oraz dostatecznie strukturę scharakteryzować.

Struktura przewozów w poszczególnych środkach transportowych ulega stosunkowo niewielkim zmianom w następujących po sobie okresach rocznych. Duże wahania występują natomiast w strukturze w zależności od pory roku. W związku z tym statystyka przewozów nie może ograniczać się do przedstawienia

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

struktury w globalnych, rocznych cyfrach, lecz zobrazować musi strukturę także w poszczególnych kwartałach roku i miesiącach.

Szczególne znaczenie posiada grupowanie przewozów towarowych według rodzaju przewiezionych towarów omówione z tej przyczyny osobno, w ustępie następnym.

5. Klasyfikacja towarów i potoki ładunków.

Klasyfikacja towarów.

Nomenklatura statystyczna przewożonych towarów opiera się na nomenklaturze taryfowej danego przedsiębiorstwa transportowego. Pochodzi to stąd, że materiałem statystycznym są albo dokumenty przewozowe, albo oparte na tych dokumentach osobne zapiski statystyczne /karty rejestracyjne/.

Szczegółowa nomenklatura przewożonych towarów obejmuje kilkadziesiąt tysięcy oznaczeń. Sporządzanie zestawień statystycznych w t.zw. rodzajowej statystyce towarów według pełnej indywidualizacji byłoby żmudne i nader kosztowne, a dla celów statystycznych zgoła zbędne. W tych warunkach statystyka dążyć musi do uproszczenia zestawień przez ujęcie wszystkich przewożonych towarów w niewielką stosunkowo ilość grup, czyli w ramy t.zw. klasyfikacji.

Takie usystematyzowanie przewożonych towarów natrafia o tyle na trudności, że klasyfikacja towarów posiada podstawowe znaczenie zarówno dla ekonomicznej statystyki przewozów, jako - też dla przedsiębiorstwa transportowego, lecz z odmiennych punktów widzenia.

Ekonomiczna statystyka przewozów przykłada w szczególności wagę do tego:

1/ by do poszczególnych grup towarowych zaliczone zostały towary pokrewne pod względem ekonomicznym, jak wytwory pochodzenia mineralnego, rolnego, leśnego, poszczególnych gałęzi przemysłu, itd.

2/ by nomenklaturą towarów, stosowana w statystyce róż-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

nych środków przewozowych była jednolita i zgodna w miarę możności z nomenklaturą, używaną w pozostałych dziedzinach gospodarki narodowej.

Inne znaczenie posiada klasyfikacja towarów dla przedsiębiorstwa transportowego, przy czym z kolei odróżnić należy punkt widzenia eksploatacyjny od taryfowego.

Dla celów eksploatacji klasyfikacja towarów winna przede wszystkim dostarczyć danych o tym, jakiego rodzaju tabor, a także urządzenia załadunkowe i przeładunkowe potrzebne są do wykonania przewozów. W związku z tym klasyfikacja powinna posiadać taki układ, by w tych samych grupach statystycznych umieszczone były towary następującego rodzaju:

a/ nadające się do przewozu jednostkami taborowymi tego samego typu lub nawet tej samej ładowności;

b/ których jednostkowy koszt własny przewozu jest równy;

c/ które nadawane są do przewozu jednocześnie /np. równomiernie w ciągu całego roku lub w określonych sezonach/.

Potrzebom eksploatacyjnym odpowiada przeto najlepiej klasyfikacja, która ogranicza się do niewielkiej stosunkowo ilości grup towarowych, zestawionych według wskazanych wyżej kryteriów.

Dla celów taryfowych natomiast - klasyfikacja towarów winna być bardziej zróżnicowana, przy czym w tych samych grupach statystycznych winny być ujęte:

a/ towary pokrewne rodzajowo;

b/ posiadające pokrewne znaczenie pod względem gospodarczym;

c/ których jednostkowy koszt własny przewozu jest równy.

Wobec rozbieżności potrzeb eksploatacyjnych i taryfowych klasyfikacja przewożonych towarów powinna być opracowana osobno dla każdej z tych służb przy pełnym uwzględnieniu wskazanych cech podziału.

W chwili obecnej rodzajowa statystyka towarów przewożonych na kolejach PKP. ujęta jest w 261 pozycjach podzielonych

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

na 66 grup. Odpowiada ona przede wszystkim potrzebom taryfowym.

Dla pozostałych środków transportowych przyjęto od niedawna dla rodzajowej statystyki towarów nomenklaturę kolejową oraz podobny układ pozycji i grup z uproszczeniami dostosowanymi do potrzeb i właściwości danego środka transportowego.

Potoki ładunków i podróżnych.

Między poszczególnymi gospodarczymi obszarami kraju /przemysłowymi, rolniczymi, leśnymi/ lub między województwami, powiatami odbywa się żywa wymiana towarów, polegająca na wywozie towarów, produkowanych w danym obszarze w nadmiarze w stosunku do własnych potrzeb obszaru, - przy równoczesnym przywozie towarów deficytowych w tym obszarze. Międzyobszarowe przewozy towarów są przy tym na ogół niepomiernie większe rozmiarem od przewozów śródobszarowych, biorących początek i kończących się wewnątrz danego obszaru.

Międzyobszarowa i śródobszarowa wymiana towarów wyraża się w postaci t.zw. potoków ładunków, pod którymi rozumieć należy ilość ton ładunków, przewiezionych w jednostce czasu /rok, miesiąc, kwartał, doba/ w określonym kierunku przez dany punkt, stację, port, odcinek, linię, itp.

Potoki ładunków mogą być opracowane albo zbiorowo dla ogółu wszystkich przewiezionych ładunków albo dla określonych rodzajów ładunków.

Natężenie potoków ładunków w tym samym punkcie /odcinku linii/ bywa zazwyczaj różne w zależności od kierunku. Kierunek o większej ilości ładunków lub ładunków określonego rodzaju - nazywa się kierunkiem ładownym, kierunek przeciwny natomiast - kierunkiem próżnym. Przy rozpatrywaniu potoków ładunków z punktu widzenia użytego taboru, mogą zajść przypadki, że np. kierunek ładowny dla wagonów cystern, jest kierunkiem próżnym dla węglarek.

Statystycznie i graficznie można przedstawić potoki ładunków za pomocą kilku sposobów.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Do rzędu statystycznych sposobów zaliczyć należy także współczynnik średniego natężenia przewozu towarów na 1 km według poszczególnych odcinków, linii.

Ważnym elementem potoku ładunków jest obrót przesyłek w punktach węzłowych i przeładunkowych.

Bardzo dobrym sposobem dla zobrazowania potoków ładunków są również tablice korelacyjne. Określają one w szczególności potoki ładunków z punktu widzenia przewozowej łączności między poszczególnymi stacjami, przystaniami, odcinkami, obszarami itp. Najprostszym sposobem zestawienia tablicy korelacyjnej jest tablica szachowa, w której jako "podmiot" tablicy /"od"/ figurują stacje, linie, obszary, itd. nadania towarów, a jako orzeczenie /"do"/ stacje, linie itd. przeznaczenia towarów.

Potokiem podróżnych nazywa się ilość podróżnych, przewiezionych w jednostce czasu w określonym kierunku przez dany punkt, stację, port, odcinek, linię, itp.

Dla statystycznego określenia potoku podróżnych używa się także współczynników:

1/ Sreaniego natężenia przewozu podróżnych na 1 km według poszczególnych odcinków, linii;

2/ częstotliwości ruchu; - współczynnik ten przedstawia ilość pociągo-kilometrów wykonanym na określonym odcinku w danym okresie czasu, podzieloną przez długość eksploatacyjną odcinka.

Dla określenia potoku podróżnych sam współczynnik częstotliwości ruchu nie wystarcza; należy ponadto uwzględnić średnie zaludnienie pociągów osobowych, autobusów, statków, itp.

Ważnym również elementem potoku podróżnych jest ogólna liczba podróżnych w punktach węzłowych /punktach przesiadania/.

W sposób graficzny potok ładunków przedstawiony bywa zazwyczaj w formie jednej lub więcej linii pociągniętych na mapie po obu stronach drogi przewozu. Szerokość pociągniętych linii odpowiada według przyjętej w danym przypadku skali roz-

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

miarowi potoku ładunków, a przyjęty kolor oznacza rodzaj przewożonych towarów. Podobnie oznacza się również potok próżnych jednostek taborowych. Kierunek potoku ładunktów lub próżnych jednostek taborowych, pokrywa się z obowiązującym kierunkiem ruchu.

W sposób wyżej opisany przedstawić można również potoki podróżnych, przy czym kolory obrazować będą strukturę przewozu podróżnych.

Periodycznie opracowane zestawienia liczbowe i graficzne, obrazujące potoki ładunków i próżnych jednostek taborowych są nieodzowne dla celów eksploatacyjnych przedsiębiorstwa transportowego, umożliwiając:

1/ Określenie, w jakim stopniu dany odcinek wykorzystany jest dla pracy przewozowej. Zważyć przy tym należy, że na rozmiar potoku ładunków w granicach danego odcinka składają się:

a/ przesyłki związane z przewozem miejscowym /w granicach odcinka,

b/ przesyłki pochodzące z miejscowego załadunku, a wybiegające poza dany odcinek,

c/ przesyłki, pochodzące z innych odcinków, a przeznaczone do wyładunku na danym odcinku,

d/ przewozy tranzytowe przez dany odcinek.

2/ Ustalenie, jakie towary i w jakich ilościach przewożone są danym odcinkiem, jaki jest kierunek ładowny i kierunek próżny dla tych towarów.

3/ Zobrazowanie źródeł powstawania i punktów /odcinków/ końcowych dla określonych potoków ładunków.

4/ Przeprowadzenie systematycznej analizy pracy przewozowej poszczególnych odcinków.

5/ Usuwanie nieracjonalnych przewozów ładunków i próżnego taboru.

50X1-HUM

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
STATYSTYKA POLSKI, SERIA D, ZESZYT 12

50X1-HUM

STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

ZESTAWIONA PRZEZ MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

1947

WARSZAWA 1949

NAKŁADEM MINISTERSTWA POCZT I TELEGRAFÓW I GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

GŁÓWNY URZĄD STATYSTYCZNY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
STATYSTYKA POLSKI. SERIA D. ZESZYT 12

STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

ZESTAWIONA PRZEZ MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

1947

50X1-HUM

WARSZAWA 1949
NAKŁADEM MINISTERSTWA POCZT I TELEGRAFÓW I GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

STATYSTYKA POCZTOWA I TELEKOMUNIKACYJNA

STATISTIQUE DU SERVICE POSTAL ET DE LA TÉLÉCOMMUNICATION

1947

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

PRZEDMOWA — PRÉFACE

Ministerstwo Poczt i Telegrafów, doceniając znaczenie statystyki w życiu i rozwoju Państwa, w pracach nad wydaniem nowego Rocznika — **Statystyki Pocztowej i Telekomunikacyjnej za r. 1947** podjęło jak najdalej idący wysiłek w dwóch zasadniczych kierunkach:

1. uzyskania u źródeł jak najściślejszych danych statystycznych,
2. ujęcia tych danych w formę umożliwiającą łatwą i szybką orientację w jej całokształcie.

Wykazane w Roczniku 1947 r. osiągnięcia w zakresie rozbudowy urządzeń i ruchu państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon" w porównaniu z danymi z roku 1946 wykazują tak znaczny postęp, że podkreślenie na wstępie tego momentu staje się konieczne.

Szybkie tempo rozwoju poczty i telekomunikacji w Polsce po zniszczeniach wojennych zawdzięczać należy przede wszystkim ofiarnej pracy personelu pocztowo-telekomunikacyjnego, który w nowym układzie stosunków społecznych ze zdwojoną energią podjął swą pracę, aby przyczynić się do jak najszybszej odbudowy kraju.

Zwiększenie ruchu pocztowo-telekomunikacyjnego zawdzięczać należy w znacznym stopniu stosowanej w szerokiej skali planowości w rozbudowie urządzeń telekomunikacyjnych. Z drugiej strony ogólna stabilizacja życia powojennego w Państwie, a co za tym idzie i wzrost zaufania społeczeństwa do państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. wywołały konieczność usprawnienia obsługi obywateli na tym odcinku.

Przez wyszkolenie nowych kadr pracowników w służbie pocztowo-telekomunikacyjnej cel powyższy został osiągnięty i obecnie państwowe przedsiębiorstwo P. P. T. T wkroczyło na drogę normalnego rozwoju.

Poniżej zamieszczone wyliczenie ilustruje wzrost usług, a więc i dynamikę rozwoju instytucji poczt i telekomunikacji.

Estimant à sa juste valeur l'importance de la Statistique dans la vie et dans le développement de l'État, le Ministère des Postes et Télégraphes, dans ses travaux concernant la rédaction du nouvel annuaire 1947, s'imposa le plus grand effort afin de:

1. Obtenir aux sources premières les données statistiques les plus exactes,
2. Présenter ces données sous une forme, qui rendrait plus claire leur composition et mettrait en évidence leur ensemble.

Les résultats réalisés par l'entreprise de l'État „Poste Polonaise, Télégraphe, Téléphone" par l'extension de ses établissements et de ses services et présentés dans l'annuaire 1947, comparativement avec l'année 1946, accusent un progrès tellement important, qu'il est indispensable de le faire ressortir.

L'élan, pris dans la construction et le développement du service postale et de la télécommunication en Pologne après la guerre, est dû en première ligne au travail plein de sacrifice et de dévouement du personnel, qui, dans les nouvelles circonstances de la vie sociale, doubla son énergie pour contribuer à la reconstruction du pays.

L'accroissement de l'activité des postes et de la communication résulte d'une large application du système de planification dans le domaine du développement des installations. D'autre part, la stabilisation générale de la vie en Pologne après la guerre et, par conséquent, la confiance accroissante de la population envers l'entreprise de la P. P. T. T. exigèrent une amelioration du service.

Par l'instruction de nouveaux cadres de travailleurs des postes et de la télécommunication on a réussi d'atteindre ce but. Actuellement l'entreprise P. P. T. T. est entrée dans la voie d'un développement normal.

L'accroissement du nombre des services et, ce qui s'en suit, le dynamisme manifesté dans le développement de l'institution, sont présentés dans le tableau ci-dessous:

Lata *Années*	Na 1 000 mieszkańców przypada — *Par mille habitants*							
	przesyłek listowych *correspondance*	listów wartościowych *lettres chargées*	paczek *colis*	wpłaconych przekazów *mandats poste versés*	dzienników i czasopism *journaux et périodiques*	rozmów telefonicznych *conversations téléphoniques*		nadanych opłaconych telegramów *Télégrammes expédiés et affranchis*
						miejscowych *locales*	międzymiastowych i międzynarodowych *interurbaines et internationales*	
1938	28 535	23	423	622	7 908	16 789	838	104
1946	21 591	26	409	274	4 626	11 773	1 348	229
1947	32 535	29	492	366	6 569	16 099	1 782	283

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Układ i skompletowanie tablic tegorocznej Statystyki Pocztowej i Telekomunikacyjnej nie odbiega od układu tablic przedwojennych.

Braki statystyczne z lat 1945 i 1946 uwarunkowane początkowym stadium rozwoju poczty i telekomunikacji polskiej w roku bieżącym już nie występują.

Porównanie wzrostu ruchu ograniczone zostało, jak wskazuje tablica, do danych średnich na 1000 mieszkańców, gdyż w warunkach powojennych zmian w obszarze państwa polskiego oraz w liczbie ludności inna forma porównań statystycznych nie mogła być stosowana.

Już pobieżny rzut oka na wyżej zamieszczoną tablicę bez głębszej analizy całości materiału statystycznego za rok 1947 wskazuje, że ruch przesyłek listowych, paczek i telegramów przekroczył znacznie granice przedwojenne, dzienniki, czasopisma i rozmowy telefoniczne dobiegają do tej normy; jedynie w ruchu przekazów pocztowych i telegraficznych, uwarunkowanych rozwojem handlu i przemysłu, stwierdza się jeszcze znaczne odchylenie w dół.

Porównanie danych statystycznych z lat 1938—1947 nie uwypukla w należytym stopniu rozwoju państwowego przedsiębiorstwa P.P.T.T. Porównanie danych z lat 1946—1947, jak to widać z poniższego zestawienia, odzwierciedla rzeczywisty obraz postępu oraz daje miarę wkładu sił i środków inwestycyjnych w odbudowę P. P T. T.

La construction et la composition des tableaux statistiques de la statistique du Service Postal et de la télécommunication ne diffèrent point de celles d'avant-guerre.

Les données statistiques, qui, à la suite du stade initiale, nous faisaient défaut en 1945 et 1946, sont présentées cette année ci.

Il est utile de relever, que la comparaison des chiffres concernant l'accroissement du mouvement postal etc. a été bornée à une moyenne par 1000 habitants, car, vu les changements récents dans la population et la superficie de l'État Polonais, toute autre forme de comparaison n'a pu être appliquée.

Le tableau ci-dessus à première vue, sans analyse approfondie, permet de se rendre compte, que le mouvement des envois de correspondance ordinaire, colis, télégrammes, a considérablement dépassé les limites d'avant-guerre. Journaux, périodiques et communications téléphoniques sont sur le point d'atteindre ce niveau. Les uniques écarts sont à constater dans le mouvement des mandats-poste et mandats télégraphiques, qui est étroitment lié avec le développement du commerce et de l'industrie.

La comparaison des données statistiques pour les années 1938—1947 ne met pas dûment en évidence le développement de l'entreprise de l'État P. P. T. T. C'est la comparaison des données pour 1946—1947 suivant le relevé ci-dessous qui reflète le progrès réel et nous démontre l'importance des forces et moyens d'aménagement qui furent engagés dans le reconstruction de la P. P. T. T.

Wyszczególnienie	Jednostka miary *Unité*	1946	1947	Specification
Instytucje ze służbą pocztową	szt.-*pièce*	3 878	4 120	Institutions avec service postal
Skrzynki pocztowe	„ „	16 918	19 716	Boîtes aux lettres
Wagony pocztowe	„ „	348	403	Wagons de poste
Osobne przedziały w wagonach kolejowych	„ „	98	159	Compartiment séparés dans les wagons de poste
Samochody	„ „	495	665	Automobiles
Druty telefoniczne sieci miejskich	*km*	751 435	1 144 025	Fils téléphoniques des réseaux urbains
Druty pojedyńcze połączeń międzymiastowych	„	864 511	1 157 742	Fils isolés, des jonctions interurbaines
Druty telegraficzne pojedyńcze	„	18 201	23 093	Fils télégraphiques isolés

MINISTERSTWO POCZT I TELEGRAFÓW

Warszawa, w styczniu 1949 r.

MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES

Warszawa, Janvier 1949

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

TREŚĆ — TABLE DES MATIÈRES

	Str.		Page
Przedmowa	V	Préface	V
Zestawienie ogólne	IX	Relevé général	IX
Przegląd ważniejszych stawek taryfy pocztowej, telefonicznej i telegraficznej za lata 1946—1947	XII	Revue des taux principaux du tarif postal, téléphonique et télégraphique pour les années 1946—1947	XII
Mapa		Carte géographique	
TABLICE		TABLEAUX	
1. Powierzchnia i ludność Okręgów Poczt i Telegrafów	1	1. Superficie et population des Districts Postaux et Télégraphiques	1
2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.	1	2. Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T.	1
I. POCZTA		I. POSTES	
3. Instytucje ze służbą pocztową	3	3. Établissements postaux	3
4. Prywatni sprzedawcy znaczków pocztowych i druków płatnych	3	4. Vente privée de timbres-poste et de formules d'affranchissement	3
5. Skrzynki pocztowe	4	5. Boîtes aux lettres	4
6. Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich	4	6. Établissements postaux avec service des facteurs de campagne	4
7. Urządzenia do przewozu poczty	5	7. Installations pour le transport de la poste	5
8. Tabor do przewozu poczty i konie	5	8. Moyens et chevaux pour le transport de la poste	5
9. Komunikacja pocztowa	6	9. Communication postale	6
10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma	8	10. Envois de correspondance, journaux et périodiques	9
11. Dzienniki i czasopisma doręczone przez pocztę	14	11. Journaux et périodiques délivrés par le service postal	15
12. Listy wartościowe i paczki	14	12. Lettres chargées et colis postaux	15
13. Paczki w obrocie zagranicznym	16	13. Colis dans le service international	17
14. Przekazy pocztowe i telegraficzne	20	14. Mandats-poste et mandats télégraphiques	20
15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym	20	15. Mandats-poste dans le service international	20
16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym	20	16. Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne	20
17. Przesyłki za pobraniem	21	17. Envois contre remboursement	21
18. Zlecenia pocztowe	21	18. Recouvrements postaux	21
19. Zlecenia inkasowe	22	19. Encaissements postaux	22
20. Weksle	22	20. Lettres de change	22
21. Niedoręczalne przesyłki pocztowe	23	21. Envois tombés en rebut	23
22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź	23	22. Coupons internationaux de réponse	23
23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne	25	23. Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement	25
24. Maszyny do frankowania przesyłek pocztowych	27	24. Machines pour affranchir les envois de correspondance	27

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

TABLICE

II. TELEKOMUNIKACJA

A. Telefonia

Str.

25. Sieci miejskie 28
26. Połączenia międzymiastowe 28
27. Rozmównice publiczne 29
28. Abonenci 29
29. Aparaty telefoniczne 30
30. Rozmowy miejscowe 30
31. Rozmowy międzymiastowe i międzynarodowe
32. Szczegółowy przegląd zagranicznego ruchu telefonicznego 31

B. Telegrafia i Radiotelegrafia

33. Połączenia telegraficzne 31
34. Instytucje państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ze służbą telegraficzną 32
35. Przegląd telegramów wysłanych i otrzymanych 32
36. Telegramy wysłane według liczby wyrazów . 32
37. Rodzaje telegramów w odsetkach ogólnej liczby telegramów wysłanych 33

C. Radiofonia

38. Abonenci 33
39. Stacje nadawcze 34

III. PRACOWNICY

40. Pracownicy Ministerstwa Poczt i Telegrafów i państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. 34
41. Pracownicy w służbie administracyjnej 35
42. Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych oraz listonosze 35

IV. FINANSE

43. Dochody i wydatki Ministerstwa Poczt i Telegrafów 35
44. Wpływy państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" 36
45. Wydatki państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" 36

V. UZUPEŁNIENIE

46. Statystyka ruchu pocztowego, telefonicznego i telegraficznego w powiatach o znacznym ruchu przemysłowym i handlowym 38

TABLEAUX

II. TÉLÉCOMMUNICATION

A. Téléphone

Page

25. Réseaux urbains 28
26. Jonctions interurbaines 28
27. Cabines publiques 29
28. Abonnés 29
29. Appareils téléphoniques 29
30. Conversations téléphoniques locales 30
31. Conversations inter-urbaines et internationales 30
32. Revue détaillée du service téléphonique international 31

B. Télégraphie et Radiotélégraphie

33. Jonctions télégraphiques 31
34. Établissements de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" avec personnel télégraphique 32
35. Revue des télégrammes expédiés et reçus 32
36. Télégrammes expédiés d'après la quantité de mots 32
37. Catégories de télégrammes en pourcent du total de télégrammes expédiés 33

C. Radiophonie

38. Abonnés 33
39. Postes émetteurs 34

III. PERSONNEL

40. Personnel du Ministère des Postes et Télégraphes et de l'entreprise d'État P. P. T. T. 34
41. Personnel du service administratif 35
42. Directeur des agences et entremises postales, téléphoniques et télégraphique ainsi que les facteurs de campagne 35

IV. FINANCES

43. Recettes et dépenses du Ministère des Postes et Télégraphes 35
44. Recettes de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" 37
45. Dépenses de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" 37

V. SUPPLÉMENT

46. Statistique du service postal, téléphonique et télégraphique dans les districts à mouvement industriel et commercial intense 38

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

ZESTAWIENIE OGÓLNE — RELEVÉ GÉNÉRAL

		1946	1947
I. POCZTA			
a. Urządzenia[1]) i przewóz poczty			
Instytucje ze służbą pocztową		3 878	4 120
Skrzynki pocztowe		16 918	19 716
Wagony pocztowe użyte do przewozu poczty		348	403
Osobne przedziały użyte do przewozu poczty		98	159
Samochody, motocykle, wozy, sanie i wózki ręczne użyte do przewozu poczty		4 129	5 205
Konie użyte do przewozu poczty		641	804
Ilość *km* przebytych na kolejach przez pocztę w ciągu roku	w tys.	26 999	32 563
Ilość *km* przebytych na drogach kołowych przez pocztę w ciągu roku	„	17 951	18 554
b. Obrót pocztowy			
Przesyłki listowe:			
obrót krajowy[2])	w tys. szt	449 458	657 157
obrót zagraniczny:			
z Polski za granicę	„ „	32 001	51 915
z zagranicy do Polski	„ „	28 639	59 579
Przesyłki listowe przechodzące przez Polskę w tranzycie otwartym	„ „	378	290
Dzienniki i czasopisma:			
obrót krajowy[2])	„ „	108 678	153 202
obrót zagraniczny:			
z Polski za granicę	„ „	260	967
z zagranicy do Polski	„ „	352	1 026
Listy wartościowe w obrocie krajowym[2])	„ „	622	677
Paczki:			
obrót krajowy[2])	„ „	6 954	9 048
obrót zagraniczny:			
z Polski za granicę	„ „	1	3
z zagranicy do Polski	„ „	2 719	2 574
Paczki przechodzące przez Polskę w tranzycie otwartym	„ „	—	33
Wpłacone przekazy pocztowe i telegraficzne w obrocie krajowym	„ „	6 473	8 633
Kwota wpłaconych przekazów pocztowych i telegraficznych	w mil. *zł*	10 662	26 035
Wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne w obrocie krajowym	w tys. szt.	6 451	8 529
Kwota wypłaconych przekazów pocztowych i telegraficznych	w mil. *zł*	10 466	25 871

[1]) Ob. uwagę [1]) na str. X. [2]) Przesyłki doręczone.

I. POSTES			
a. Aménagements[1]) et transport de la poste			
Établissements postaux			
Boîtes aux lettres			
Wagons de poste employés pour le transport des envois postaux			
Compartiments postaux employés pour le transport des envois postaux			
Automobiles, motocycles voitures, traineaux et charrettes à bras employés pour le transport de la poste			
Chevaux de trait pour le transport de la poste			
Nombre de *km* parcourus par la poste sur les voies ferrées au cours de l'année	en mil.		
Nombre de *km* parcourus par la poste sur les routes au cours de l'année	„ „		
b. Service postal			
Envois de correspondance:			
Service intérieur[2])	en mil. de p.		
Service international:			
de la Pologne à l'étranger	„ „ „		
de l'étranger en Pologne	„ „ „		
Envois de correspondance ordinaires en transit ouvert	„ „ „		
Journaux et périodiques:			
Service intérieur[2])	„ „ „		
Service international:			
de la Pologne à l'étranger	„ „ „		
de l'étranger en Pologne	„ „ „		
Lettres chargées dans le service intérieur[2])	„ „ „		
Colis:			
Service intérieur[2])	„ „ „		
Service international:			
de la Pologne à l'étranger	„ „ „		
de l'étranger en Pologne	„ „ „		
Colis traversant la Pologne en transit ouvert	„ „ „		
Mandats-poste et mandats télégr. versés dans le service intérieur	„ „ „		
Montant des mandats-poste et mandats télégraphiques versés	en milions de *zł*		
Mandats-poste et mandats télégr. payés dans le service intérieur	en mil. de p.		
Montant des mandats-poste et mandats télégraphiques payés	en millions de *zł*		

[1]) *Voir note [1]) page X.* [2]) *Envois livrés.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zestawienie ogólne (c. d.) — Relevé général (suite)

		1946	1947
Wpłacono przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym z Polski	w szt.	—	16
Kwota wpłaconych przekazów pocztowych w obrocie zagranicznym z Polski	w *zł*	—	48 590
Wypłacono przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym do Polski	w szt.	—	146
Kwota wypłaconych przekazów pocztowych w obrocie zagranicznym do Polski	w *zł*	—	767 432
Kwota wpłat w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności	w mil. *zł*	39 241	102 449
Kwota wypłat w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności	„ „	8 467	27 852
Otrzymano przesyłki za pobraniem w obrocie krajowym	w tys. szt.	1 179	2 024
w tym wykupione:			
liczba	„ „	1 110	1 707
kwota	w tys. *zł*	3 368 772	9 346 450
Otrzymano zlecenia pocztowe w obrocie krajowym	w szt.	1 071	1 824
w tym wykupione:			
liczba	„	208	472
kwota	w tys. *zł*	058	7 133
Otrzymano zlecenia inkasowe w obrocie krajowym	w szt.	819	3 754
w tym wykupione:			
liczba	„	072	2 517
kwota	w tys. *zł*	231	2 815
Otrzymano weksle do inkasa	w szt.	1 511	3 966
w tym zainkasowane:			
liczba	„	240	2 355
kwota	w tys. *zł*	1 085	22 073
Sprzedano znaczki pocztowe i druki płatne	„ „	957 769	2 111 180

II. TELEKOMUNIKACJA

A. Telefonia[1])

Sieci telefoniczne miejskie	liczba	2 530	2 564
Długość linii sieci miejskich	*km*	20 160	23 509
Długość drutów telefonicznych sieci miejskich	„	751 435	1 144 025
Długość linii telefonicznych połączeń międzymiastowych	„	42 011	52 541
Długość drutów pojedyńczych połączeń międzymiastowych	„	864 511	1 157 742
Publiczne rozmównice	liczba	2 975	3 247
Abonenci	„	118 064	137 447
Aparaty telefoniczne	szt.	169 821	188 909
Przeprowadzone rozmowy:			
miejscowe	w tys.	278 133	380 343
międzymiastowe	„	31 836	41 915
międzynarodowe:			
z Polski	„	35	132
do Polski	„	33	86

[1]) Urządzenia pocztowe i telekomunikacyjne zestawione na dzień 31. XII.
[1]) *Aménagements des postes et de la télécommunication inscrits le 31. XII.*

Mandats-poste versés dans le service de la Pologne à l'étranger	en p.
Montant des mandats-poste versés dans le service de la Pologne à l'étranger	en *zł*
Mandats-poste payés dans le service de l'étranger en Pologne	en p.
Montant des mandats-poste payés dans le service de l'étranger en Pologne	en *zł*
Montant des versements dans les établissements postaux figurant sur les comptes de la Caisse Postale d'Épargne	en mil. de *zł*
Montant des paiements dans les établissements postaux figurant sur les comptes de la Caisse Postale d'Épargne	en mil. de *zł*
Envois contre remboursement dans le service intérieur	en mil. de p.
dont envois remboursés:	
nombre	en mil. de *zł*
montant	„ „ „
Recouvrements postaux dans le service intérieur	en p.
dont recouvrements encaissés:	
nombre	en p.
montant	en mil. de *zł*
Encaissements dans le service intérieur — à réaliser	en p.
dont recouvrés:	
nombre	en p.
montant	en mil. de *zł*
Lettres de change envoyées à l'encaisse	en p.
dont encaissées:	
nombre	en p.
montant	en mil. de *zł*
Vente de timbres-poste et de formules d'affranchissement	„ „ „

II. TÉLÉCOMMUNICATION

A. Téléphonie[1])

Réseaux téléphoniques urbains	nombre
Longueur des lignes des réseaux urbains	en *km*
Longueur des fils téléphoniques des réseaux urbains	„
Longueur des lignes téléphoniques des réseaux interurbains	„
Longueur des fils simples des jonctions interurbains	„
Cabines publiques	nombre
Abonnés	„
Appareils	pièces
Conversations:	
locales	en milliers
interurbaines	„
internationales:	
de la Pologne	„
en Pologne	„

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Zestawienie ogólne (dok.) — Relevé général (fin)

		1946	1947		
B. Telegrafia[1])				**B. Télégraphie[1])**	
Długość linii telegraficznych	*km*	3 712	3 763	Longueur des lignes télégraphiques en	*km*
Długość drutów telegraficznych pojedynczych	„	18 201	23 093	Longueur des fils télégraphiques simples	„
Instytucje P. P. T. T. ze służbą telegraficzną	liczba	3 799	4 002	Établissements de la P. P. T. T. avec personnel télégraphique	nombre
Telegramy wolne od opłaty (służb.) wysłane i otrzymane w obrocie krajowym i zagranicznym	szt.	1 025 542	1 165 458	Télégrammes (de service) franc de port expédiés et reçus dans le service intérieur et international	pièces
Telegramy opłacone:				Télégrammes affranchis:	
wysłane w obrocie krajowym	„	5 199 361	6 365 734	expédiés dans le service intérieur	„
wysłane w obrocie zagranicznym z Polski za granicę	„	212 086	313 823	expédiés dans le service international de la Pologne à l'étranger	„
otrzymane w obrocie krajowym i zagranicznym	„	5 440 862	6 744 174	reçus dans le service intérieur et international	„
C. Radiofonia[1])				**C. Radiophonie[1])**	
Abonenci[2])	liczba	14 115	694 899	Abonnés[2])	nombre
Stacje nadawcze	„	11	11	Postes émetteurs	„
III. PRACOWNICY[1])				**III. PERSONNEL[1])**	
Ogółem		48 936	50 314	**Total**	
w tym:				dont:	
Pracownicy w służbie administracyjnej		2 027	2 167	Personnel d'administration	
Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych		2 470	2 674	Chefs des agences et des bureaux d'entremise postale téléphoniques et télégraphiques	
Listonosze		3 509	3 659	Facteurs	
IV. FINANSE				**IV. FINANCES**	
Ministerstwo Poczt i Telegrafów				Ministère des Postes et Télégraphes	
Dochody	w tys. *zł*	124	85	**Recettes**	en milliers
Wydatki	„ „	23 490	52 954	**Dépenses**	„
Państw. przedsięb. „Polska Poczta, Telegraf, Telefon"				Entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais"	„
Wpływy	w tys. *zł*	3 090 841	7 256 536	**Recettes**	en milliers
Wydatki	„ „	3 143 760	6 803 185	**Dépenses**	„ „

[1]) Urządzenia pocztowe i telekomunikacyjne oraz stan liczbowy personelu zestawiono na dzień 31. XII. [2]) W grudniu 1946 r. urzędy i agencje pocztowe i telekomunikacyjne przystąpiły do rejestracji abonentów radiowych; wykazana więc przez nie na dzień 31. XII 1946 r. liczba abonentów radiowych nie obejmuje ogólnej liczby radioabonentów w Polsce, a jedynie tych, którzy do dnia 31. XII 1946 r. zarejestrowali się w urzędach i agencjach pocztowych i telekomunikacyjnych. Według danych Polskiego Radia liczba abonentów radiowych wynosiła na dzień 31. XII 1946 r. 474 542, na dzień 31. XII 1947 r. 666 952. Różnicę należy tłumaczyć tym, że Polskie Radio, otrzymując od grudnia 1946 r. liczbę zgłoszonych radioabonentów za pośrednictwem urzędów i agencji pocztowych i telekomunikacyjnych, rejestruje te dane w późniejszym terminie.

[1]) *Aménagements des postes et de la télécommunication et le nombre du personnel inscrit le 31. XII.* [2]) *En Décembre 1946 les offices et agences de poste et télécommunication ont commencés l'enregistrement des abonnés à la T. S. F., donc le nombre des abonnés figurant sur cette liste ne représente aucunement le nombre général des abonnés à la T. S. F. en Pologne mais seulement, ceux qui étaient enrégistrés dans les offices et agences de poste et télécommunication. Selon les données de la Radio Polonaise le nombre des ses abonnées s'élève au 31. XII 1946 à 474 542 personnes, et au 31. XII 1947 à 666 952 personnes. La différence peut-être expliquée par le fait que la Radio Polonaise, qui depuis le mois de Décembre 1946, obtient le nombre des abonnés par l'entremise des offices et agencés de poste et télécommunication, régistre ces données dans un terme plus éloigné.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Przegląd ważniejszych stawek taryfy pocztowej, telefonicznej i telegraficznej za lata 1946—1947

Revue des taux principaux du tarif postal, téléphonique et télégraphique pour les années 1946 — 1947

Złote — Zlotys

Stan w dniu 31 grudnia — Situation au 31 Décembre

Rodzaj opłaty	1946	1947	Genre de taxe
I. Obrót wewnętrzny			**I. Service intérieur**
Przesyłki zamiejscowe			Envois interurbains
Listy do 20 *g*	5	5	Lettres jusqu'à 20 *g*
Kartki	3	3	Cartes
Polecenie	5	20	Recommandations
Paczki od 5 do 10 *kg*, w 3 strefie od 300 *km*	70	105	Colis 5—10 *kg* en 3-ème zone de 300 *km*
Przekazy pocztowe od 50 do 100 *zł*	9	9	Mandats-poste 50—100 *zł*
II. Obrót zagraniczny			**II. Service international**
Listy do 20 *g*	10	10	Lettres jusqu'à 20 *g*
Kartki	6	6	Cartes
Polecenie	10	20	Recommandations
Przekazy do 100 *zł*	7,50	7,50	Mandats-poste jusqu'à 100 *zł*
III. Telefon			**III. Téléphones**
Rozmowy międzymiastowe 3-minutowe:			Conversations interurbaines de 3 minutes:
zwykle w godzinach 8—19			ordinaires de 8 à 19 heure
od 100 do 200 *km*	60	90	distance de 100 à 200 *km*
od 400 do 500 *km*	96	144	distance de 400 à 500 *km*
Opłaty abonamentowe: jednorazowe wstępne			Droits d'abonnements: droits préliminaires
za oddanie linii telefonicznej łączącej abonenta z łącznicą na sieciach liczących od 100 do 2 000 abonentów	1 640	2 480	pour les installations liant l'abonné à la centrale sur des réseaux comptant 100—2 000 abonnés
za aparat telefoniczny końcowy	510	7 000	pour l'installation de l'appareil téléphonique
miesięczne ryczałtowe			droits mensuels d'abonnements, payés en bloc
abonament prywatny (1 kat.) na sieciach liczących od 100 do 400 abonentów III grupy	360	540	abonnement privé (1 cat.) sur les réseaux comptant 100—400 abonnés du III groupe
abonament publiczny (3 kat.)	570	860	abonnement public (3 cat.)
miesięczne licznikowe			droits mensuels
na sieciach liczących od 100 do 400 abonentów (grupa III) opłata stała	300	450	sur réseaux comptant 100—400 abonnés (groupe III) paiement fixe
opłata za każdą rozmowę	2	3	paiement pour chaque conversation
IV. Telegramy			**IV. Télégrammes**
Opłata zasadnicza	5	20	Taxe principale
Opłata od wyrazu			Taxe par mot
zwykłe	3	6	ordinaire
pilne	6	12	urgente

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

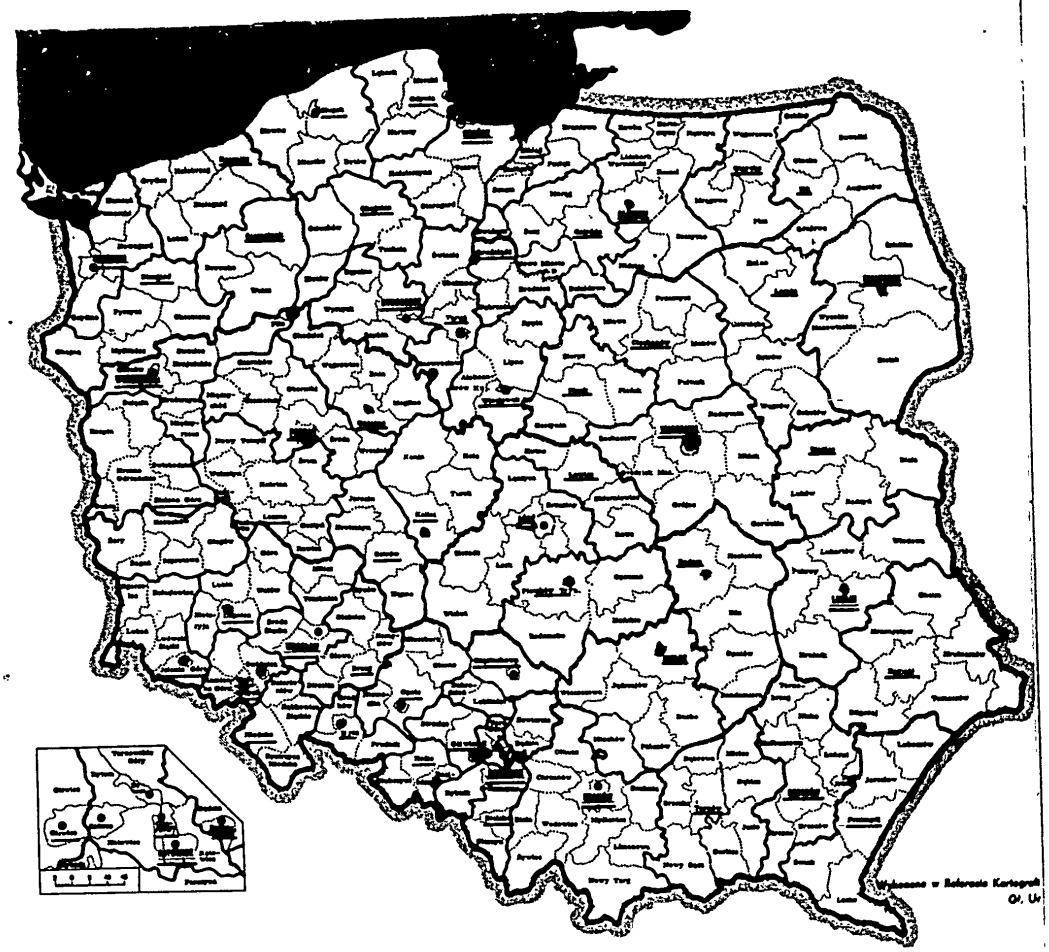
POOR ORIGINAL

RZECZPOSPOLITA POLSKA – RÉPUBLIQUE POLONAISE

Podział administracyjny z dnia 1. IV. 1948 Division administrative du 1. IV 1948

Podział na okręgi poczt i telegrafów, rejony telefoniczno-telegraficzne 1947

Division en districts de Postes et Télégraphes, circonscriptions de Téléphones et Télégraphes 19



Granica państwa
" okręgów poczt.-telegraf.
Podkreślone siedziby dyrekcyj okręgów p.-t.
Granica rejonów tł.-tg.
Podkreślone siedziby rejonowych urzędu t.f.-tg.
Granica obwodów p.-t.
" województw
Stolica
Miasta — powiaty grodzkie

Frontière de la Pologne
Limites des districts de Postes et Télégraphes
Les sièges des districts sont soulignés
Limites des circonscriptions de téléphones et télégraphes
Les sièges des circonscriptions sont soulignés
Limites des circuits de Postes et Télécommunications
Limites des voïévodies
La capitale
Villes — districts urbains

1 : 4.000.000

Druk Wojskowego Instytutu Geograficznego. Warszawa 1948.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 1. Powierzchnia i ludność Okręgów Poczt i Telegrafów

Superficie et population des Districts Postaux et Télégraphiques

1947

Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Powierzchnia w km² *Superficie en km²*	Ludność *Population*	Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Powierzchnia w km² *Superficie en km²*	Ludność *Population*
Razem — *Total*	311 730	23 625 435[1])			
Gdańsk	36 351	2 307 369	Olsztyn	30 763	736 432
Katowice	17 272	3 092 971	Poznań	39 244	2 422 113
Kraków	41 632	4 340 551	Szczecin	21 933	593 747
Lublin	36 379	2 665 571	Warszawa	42 970	3 256 183
Łódź	20 446	2 269 349	Wrocław	24 740	1 941 149

[1]) Nie uwzględniono 304 322 osób.
[1]) *304 322 personnes non prises en considération.*

Źródło: Powierzchnia okręgów została ustalona na podstawie danych Głównego Urzędu Pomiarów Kraju; ludność — na podstawie *Powszechnego Sumarycznego Spisu Ludności z dnia 14. II 1946 r* — Statystyka Polski seria D, zeszyt 1, Warszawa 1947

Source: La superficie des districts postaux a été fixée sur la base des données de l'Office Central des Mesurements du Pays. La population — sur la base du „General Summarized Population Census of February 14-th 1946" Statistics of Poland, series D, No. 1, Warsaw 1947.

Tabl. 2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.

Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T.

A. Budynki i pomieszczenia własne i wynajęte — *A. Bâtiments et locaux propres et loués*

31. XII 1947

Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Budynki i pomieszczenia własne *Bâtiments et locaux propres*				Budynki i pomieszczenia wynajęte *Bâtiments et locaux loués*			
		razem *total*	biurowe *de bureau*	mieszkalne *d'habitation*	gospodarcze *de dépôts du matériel*	razem *total*	biurowe *de bureau*	mieszkalne *d'habitation*	gospodarcze *de dépôts du matériel*
	kubatura w m³ — *cubature en m³*								
Razem—*Total*	6 485 330	5 020 410	3 606 140	892 214	522 056	1 464 920	1 000 558	314 265	150 097
Gdańsk	1 021 900	685 918	505 152	119 549	61 217	335 982	308 116	13 626	14 240
Katowice	869 505	521 655	339 694	112 431	69 530	347 850	183 454	107 464	56 932
Kraków	429 750	210 137	142 301	24 703	43 133	219 613	170 415	20 448	28 750
Lublin	167 256	128 679	100 515	8 829	19 335	38 577	23 562	8 965	6 050
Łódź	193 050	94 207	72 081	7 801	14 325	98 843	77 992	7 894	12 957
Olsztyn	408 850	357 030	233 947	83 773	39 310	51 820	25 240	19 630	6 950
Poznań	1 132 967	1 023 255	688 633	205 071	129 551	109 712	98 899	709	10 104
Szczecin	562 964	371 558	346 748	9 798	15 012	191 406	65 801	121 342	4 263
Warszawa	508 141	437 844	227 045	93 075	117 724	70 297	46 259	14 187	9 851
Wrocław	1 190 947	1 190 127	950 024	227 184	12 919	820	820	—	—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 2. Kubatura budynków i pomieszczeń państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T. (dok.)

Cubature des bâtiments et des locaux de l'entreprise d'État P. P. T. T. (fin)

B. Budynki i pomieszczenia własne dla urzędów ze służbą pocztową i telekomunikacyjną

B. Bâtiments et locaux appartenant à l'entreprise, occupés par le service postal et de la télécommunication

31. XII 1957

Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem kubatura m³ *Cubature totale m³*	Poza klasowe *Non classés*		Klasy urzędów — *Classes de bureaux* I		II		III		IV		V	
		Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*
Razem-*Total*	3 494 025	3	222 064	60	1 224 419	68	467 229	187	765 064	153	402 805	227	412 444
Gdańsk ...	480 449	—	—	12	196 792	9	79 125	23	98 611	20	45 960	25	59 961
Katowice .	478 505	—	—	15	264 490	13	90 045	22	85 702	7	10 918	12	27 350
Kraków ..	149 948	—	—	4	110 259	2	17 625	5	15 668	5	6 392	—	—
Lublin ...	128 678	—	—	5	54 811	7	19 901	7	33 266	4	18 918	1	1 782
Łódź	94 207	—	—	3	49 823	4	24 838	2	3 680	2	15 866	—	—
Olsztyn ..	199 450	—	—	3	20 848	5	40 252	20	70 400	14	32 614	29	35 336
Poznań ...	487 994[1]	—	—	3	93 544	4	20 260	38	149 527	47	94 706	53	129 963
Szczecin ..	249 888	—	—	2	61 681	10	68 280	15	57 416	9	38 051	19	24 460
Warszawa	376 047	3	222 064	4	79 210	6	21 967	10	30 309	3	12 603	7	9 894
Wrocław .	848 859[2]	—	—	9	292 961	8	84 932	45	220 485	42	126 783	81	123 698

[1]) Włączono kubaturę budynków dla 16 urzędów o ogólnej kubaturze 70 124 m³, które mają przejść pod zarząd państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.. [2]) Włączono kubaturę budynków dla 84 urzędów o ogólnej kubaturze 136 254 m³, które mają przejść pod zarząd państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T

[1]) *Y compris la cubature des bâtiments pour 16 offices, de la cubature générale de 70 124 m³ destinés à passer sous l'administration de l'entreprise d'État P. P. T. T.* [2]) *Y compris la cubature des bâtiments pour 84 offices de la cubature générale de 136 254 m³ destinés à passer sous l'administration de l'entreprise d'État P. P. T. T.*

C. Budynki i pomieszczenia wynajęte dla urzędów ze służbą pocztową i telekomunikacyjną

C. Bâtiments et locaux loués pour les bureaux de poste et de la télécommunication

31. XII 1957

Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem kubatura m³ *Cubature totale m³*	Klasy urzędów — *Classes des bureaux* I		II		III		IV		V	
		Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*	Liczba urzędów *Nombre de bureaux*	Kubatura m³ *Cubature*
Razem — *Total* ..	1 076 401	9	57 355	17	203 967	143	313 781	193	249 861	348	251 437
Gdańsk	269 590	—	—	2	116 534	14	84 495	19	35 000	30	33 561
Katowice	248 190	4	20 966	1	4 150	8	27 850	50	97 800	71	97 430
Kraków	196 826	1	12 743	5	48 807	38	79 860	35	28 342	78	27 074
Lublin	38 577	—	—	—	—	11	17 281	12	8 029	47	13 267
Łódź	90 291	1	12 701	3	20 896	21	32 725	17	14 977	27	8 992
Olsztyn	23 870	—	—	1	2 950	7	15 620	2	2 880	4	2 420
Poznań	77 143	1	3 303	—	—	9	18 946	12	19 567	31	35 327
Szczecin .. .	65 801	2	7 648	3	5 199	3	10 554	7	25 139	9	17 261
Warszawa . .	65 292	—	—	2	5 431	32	26 450	42	17 307	51	16 105
Wrocław . . .	820	—	—	—	—	—	—	2	820	—	—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

I. POCZTA — *POSTES*

Tabl. 3. Instytucje ze służbą pocztową — *Établissements postaux*

31 XII 1947

Lata / Okręgi Poczt i Telegrafów / *Années / Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Urzędy — *Bureaux de poste*: razem *total*	Urzędy: poza klasowe *non classés*	Klasy — *classes*: I	II	III	IV	V	Agencje[1] *Agences*[1]	Pośrednictwa *Bureaux d'entremise*: pocztowe[2] *postaux*[2]	hotelowe[3] *d'hôtels*[3]	Oddziały[4] *Succursales*[4]	Kioski[5] *Kiosques*[5]	Poczty peronowe i autobusowe[6] *Postes sur les quais des gares de chemins de fer et d'autobus*[6]	Na jedną instytucję przypada — *En moyenne par* — km²	mieszkańców *habitants*
Razem—*Total*																
31 XII 1946	3 878	1 356	2	13	57	336	393	525	2 453	28	3	8	2	28	80	6 092
„ „ 1947	4 120	1 337	2	37	53	323	345	577	2 599	136	1	12	3	32	76	5 734
Gdańsk	591	144		6	8	37	39	54	441	—		-	-	3	62	3 904
Katowice	421	190	—	10	10	30	57	83	206	18	1	2	—	4	11	7 347
Kraków	618	173	—	5	7	12	40	79	432	10		—	—	3	67	7 021
Lublin	336	87	—	2	3	18	16	48	243	4	—	1	—	1	108	7 937
Łódź	300	75	—	2	4	23	19	27	156	66	-	—	-	3	68	7 561
Olsztyn	228	79	—	2	2	26	16	33	142	6	-	—	—	1	137	3 230
Poznań	641	195	—	3	3	44	59	86	424	11		4	2	5	61	3 779
Szczecin	172	70	—	1	7	18	16	28	98	—	—	1	—	3	128	3 452
Warszawa	399	146	2	1	4	40	41	58	248	2	—	2	—	1	108	8 161
Wrocław	414	178	—	5	5	15	42	81	209	19	-	2	1	5	69	1 689

[1]) Agencje pocztowe spełniają wszystkie czynności służbowe wchodzące w zakres służby wykonawczej urzędów. [2]) Pośrednictwa pocztowe zajmują się przyjmowaniem i doręczaniem przesyłek listowych i awizów na paczki i przekazy oraz sprzedażą znaczków pocztowych. [3]) Pośrednictwa hotelowe i poczty peronowe zajmują się sprzedażą znaczków pocztowych i druków oraz przyjmowaniem przesyłek listowych i telegramów. [4]) Oddziały spełniają wszystkie czynności urzędu pocztowego i telekomunikacyjnego. [5]) Kioski spełniają te czynności jakie im powierzy Dyrekcja Okręgu Poczt i Telegrafów.

[1]) *Les agences de poste remplissent toutes les fonctions du service postal.* [2]) *Les bureaux d'entremise n'ont pour fonction que la réception et la remise de lettres, des avis et des mandats, ainsi que la vente de timbres poste.* [3]) *Les bureaux d'entremise postal dans les hôtels et les services sur les quais des gares accomplissent les fonctions de vente de timbres poste et de formules d'affranchissement, ainsi que la réception d'envois de correspondance et de télégrammes.* [4]) *Les sections remplissent toutes les fonctions de bureau de poste et de la télécommunication.* [5]) *Les kiosques remplissent les fonctions qui leur sont confiées par la Direction du District Postaux et Télégraphiques.*

Tabl. 4. Prywatni sprzedawcy znaczków pocztowych i druków płatnych
Vente privée de timbres-poste et de formules d'affranchissement

31 XII 1947

Lata / Okręgi Poczt i Telegrafów / *Années / Districts Postaux et Télégraphiques*	Liczba sprzedawców — *Nombre de vendeurs*: ogółem *total*	w miejscowościach, w których — *dans les localités*: są instytucje pocztowe *pourvues de bureaux de poste*	nie ma instytucji pocztowych *dépourvues de bureaux de poste*
Razem—*Total*			
31 XII 1946	3 238	2 532	706
„ „ 1947	5 623	3 906	1 717
Gdańsk	468	420	48
Katowice	1 447	799	648
Kraków	281	218	63

Okręgi Poczt i Telegrafów / *Districts Postaux et Télégraphiques*	Liczba sprzedawców — *Nombre de vendeurs*: ogółem *total*	w miejscowościach, w których — *dans les localités*: są instytucje pocztowe *pourvues de bureaux de poste*	nie ma instytucji pocztowych *dépourvues de bureaux de poste*
Lublin	625	473	152
Łódź	458	345	113
Olsztyn	178	142	36
Poznań	1 083	630	453
Szczecin	93	93	-
Warszawa	176	175	1
Wrocław	814	611	203

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 5. Skrzynki pocztowe
Boîtes aux lettres

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Liczba skrzynek — *Nombre de boîtes*					Na skrzynkę przypada mieszkańców *Nombre d'habitants par boîte*
	ogółem *total*	w miejscowościach, w których *dans les localités*		w pocztach ruchomych *boîtes mobiles*	w autobusach *boîtes d'autobus*	
		są instytucje pocztowe *pourvues de bureaux de poste*	nie ma instytucji pocztowych *dépourvues de bureaux de poste*			
Razem — *Total* .. 31. XII 1946	16 918	10 312	5 933	632	41	*1 396*
„ „ 1947	19 716	12 315	6 558	818	25	*1 198*
Gdańsk	2 759	1 390	1 208	157	4	*836*
Katowice	2 607	2 014	491	102	—	*1 186*
Kraków	3 327	2 411	796	120	—	*1 305*
Lublin	802	642	130	30	—	*3 324*
Łódź	1 324	630	677	15	2	*1 714*
Olsztyn	606	580	—	24	2	*1 215*
Poznań	5 028	2 122	2 675	216	15	*482*
Szczecin	408	316	58	32	2	*1 455*
Warszawa	991	824	111	56	—	*3 286*
Wrocław	1 864	1 386	412	66	—	*1 041*

Tabl. 6. Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich
Établissements postaux avec service des facteurs de campagne

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich *Bureaux avec service des facteurs de campagne*	Rejony listonoszów wiejskich *Régions des facteurs de campagne*			Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Instytucje pocztowe ze służbą listonoszów wiejskich *Bureaux avec service des facteurs de campagne*	Rejony listonoszów wiejskich *Régions des facteurs de campagne*		
		ogółem *total*	z doręczaniem *avec distribution*				ogółem *total*	z doręczaniem *avec distributions*	
			codziennie *quotidiennes*	nie każdego dnia *non quotidienne*				codziennie *quotidiennes*	nie każdego dnia *non quotidiennes*
Razem — *Total* 31. XII 1946	2 225	5 331	2 726	2 605	Lublin	168	484	—	484
„ „ 1947	2 685	6 555	1 929	4 626	Łódź	190	641	48	593
					Olsztyn	31	55	35	20
					Poznań	598	1 423	995	428
Gdańsk	548	1 380	424	956	Szczecin	153	343	34	309
Katowice	257	503	227	276	Warszawa	260	773	52	721
Kraków	254	694	93	601	Wrocław	226	259	21	238

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 7. Urządzenia do przewozu poczty — *Installations pour le transport de la poste*

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Na kolejach — *Sur les voies ferrées*					Przedsiębiorstwa przewozu poczty na drogach kołowych *Entreprises de transport postal sur routes*		
	ogółem *total*	ambulanse[1]) *ambulances*[1])		konwoje[2]) *convois*[2])		ogółem *total*	zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale*	przez inne przedsiębiorstwa *exercé par d'autres entreprises*
		urzędnicze *avec fonctionnaires*	konduktorskie *avec conducteurs*	pocztowe *postaux*	kolejowe *de chemin de fer*			
Razem — *Total* ...31. XII 1946	966	318	176	444	28	718	88	630
„ „ 1947	1 155	890	165	490	110	955	167	788
Gdańsk	186	44	47	75	20	46	10	36
Katowice	143	68	4	62	9	44	6	38
Kraków	118	44	16	40	18	305	14	291
Lublin	50	20	2	20	8	296	120	176
Łódź	76	22	8	40	6	15	2	13
Olsztyn	66	16	8	36	6	43	1	42
Poznań	193	58	50	59	26	78	8	70
Szczecin	62	10	16	31	5	5	—	5
Warszawa	112	48	8	47	9	79	—	79
Wrocław	149	60	6	80	3	44	6	38

[1]) Ambulans jest to wagon lub przedział pocztowy, który służy do przewozu ładunku pocztowego oraz do rozdzielania przesyłek w czasie jazdy. Ambulanse urzędnicze mają obsadę z urzędników i pracowników fizycznych, a ambulanse konduktorskie mają obsadę złożoną tylko z pracowników fizycznych. [2]) Konwój pocztowy jest to wagon lub przedział, który służy tylko do przewozu ładunku pocztowego, przez konwój kolejowy należy rozumieć przewóz poczty listowej przez konduktorów kolejowych.

[1]) *Une ambulance est un wagon ou un compartiment aménagé pour le transport et la distribution des envois postaux pendant le transport. Les ambulances avec fonctionnaires sont désservies par un personnel composé d'un employé et de fonctionnaires subalternes; les ambulances avec conducteurs ne sont désservies que par des fonctionnaires de poste subalternes.* [2]) *Un convoi est un wagon ou un compartiment, destiné uniquement au transport des envois postaux sous la surveillance d'un fonctionnaire de poste (convoi postal) ou bien d'un fonctionnaire de chemin de fer (convoi de chemin de fer).*

Tabl. 8. Tabor do przewozu poczty i konie — *Moyens et chevaux pour le transport de la poste*

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Na kolejach — *Sur les voies ferrées*					Na drogach kołowych — *Sur les routes*							Konie — *Chevaux*		
	wagony pocztowe *wagons de poste*				przedziały pocztowe w wagonach *compartiments postaux dans les wagons*	zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale*				innych przedsiębiorstw *appartenant aux autres entreprises*			ogółem *total*	zarządu pocztowego *appartenant à l'administration postale*	innych przedsiębiorstw *appartenant aux autres entreprises*
	ogółem *total*	czteroosiowe — *quatre essieux*	trzyosiowe — *trois essieux*	dwuosiowe — *deux essieux*		samochody *automobiles*	motocykle i rowery *motocycles et bicyclettes*	wozy i sanie *voitures et traîneaux*	wózki *charrettes*	samochody *automobiles*	motocykle *motocycles*	wozy i sanie *voitures et traîneaux*			
Razem — *Total* 31.XII 1946	348	126	98	124	98	495	552	386	2 010	174	2	510	641	49	592
„ „ 1947	403	141	106	156	159	665	370	414	2 890	159	1	706	804	40	764
Gdańsk	56	17	13	26	38	102	60	59	490	9	—	7	31	-	31
Katowice	43	12	12	19	7	37	112	37	516	2	—	38	44	6	38
Kraków	49	18	12	19	10	31	35	57	254	18	—	258	273	2	271
Lublin	19	11	1	7	8	20	—	—	44	40	—	130	142		142
Łódź	35	13	7	15	15	75	—	33	153	13	—	53	56	-	56
Olsztyn	12	3	5	4	9	15	—	—	43	1	—	41	42	1	41
Poznań	67	21	20	26	26	115	11	109	590	30	—	70	78	8	70
Szczecin	13	4	1	8	7	67	22	25	168	2	—	5	22	14	8
Warszawa	54	25	16	13	13	161	26	—	340	41	—	67	67	—	67
Wrocław	55	17	19	19	26	42	104	94	283	—	1	37	49	9	40

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 9. Komunikacja pocztowa — *Communication postale*

A. Przeloty [1]) — *Parcours par avion* [1])

1947

Ogółem — *Total*	Wewnątrz Państwa *A l'intérieur du pays*	Z Polski za granicę *De la Pologne à l'étranger*	Z zagranicy do Polski *De l'étranger en Pologne*
5 520	4 863	342	315

[1]) W 1947 roku czynne były w Polsce następujące linie lotnicze eksploatowane przez:

1. Gdańsk—Warszawa
2. Warszawa—Katowice
3. „ —Kraków
4. „ —Wrocław
5. Gdańsk—Łódź—Katowice
6. Szczecin—Poznań—Warszawa

A) Polskie Linie Lotnicze „Lot"
7. Warszawa—Berlin
8. „ —Stockholm
9. „ —Paryż
10. „ —Praga
11. „ —Bukareszt
12. „ —Budapeszt—Belgrad

B) Tow. „A. B. A."
1. Stockholm—Warszawa

C) Tow. „C. S. A."
1. Praga—Warszawa

D) Tow. „Maszowlet"
1. Budapeszt—Warszawa

E) Tow. „Swissair"
1. Zurich—Praga—Warszawa

F) Tow. „J A T"
1. Belgrad—Praga—Warszawa

[1]) *Les lignes aériennes suivantes fonctionnaient en Pologne en 1947:*

1. *Gdańsk—Warszawa*
2. *Warszawa—Katowice*
3. *„ —Kraków*
4. *„ —Wrocław*
5. *Gdańsk—Łódź—Katowice*
6. *Szczecin—Poznań—Warszawa*

A) Lignes Aériennes Polonaises „Lot"
7. *Warszawa—Berlin*
8. *„ —Stockholm*
9. *„ —Paris*
10. *„ —Prague*
11. *„ —Bucarest*
12. *„ —Budapest—Beograd*

B) Société „A. B. A."
1. *Stockholm—Warszawa*

C) Société „C. S. A"
1. *Prague—Warszawa*

D) Société „Maszowlet"
1. *Budapest—Warszawa*

E) Société „Swissair"
1. *Zurich—Prague—Warszawa*

F) Société „J A T"
1. *Belgrad—Prague—Warszawa*

B. Przewóz na kolejach — *Transport sur les voies ferrées*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Długość linii kolejowych, na których odbywa się przewóz poczty [1]) *Longueur des voies ferrées exploitées pour le transport de la poste* [1])	Roczny przebieg wagonów pocztowych *Parcours annuel des wagons de poste*				Przeciętny dzienny przebieg wagonów pocztowych *Moyen parcours journalier des wagons de poste*				1 km linii kolejowej poczta przebiega w ciągu doby razy *Nombre des parcours de la poste sur 1 km de la voie ferrée par jour*
		ogółem *total*	ambulansów *ambulances postales*	konwojów pocztowych *convois postaux*	konwojów kolejowych *convois de chemins de fer*	ogółem *total*	ambulansów *ambulances postales*	konwojów pocztowych *convois postaux*	konwojów kolejowych *convois de chemins de fer*	
		w kilometrach — *en kilomètres*								
Razem—*Total*										
1946	20 475	26 098 991	22 932 013	2 844 532	1 222 446	73 679	62 813	8 741	2 125	*3,6*
1947	23 418	32 562 892	26 038 851	3 966 386	2 557 655	89 003	70 966	10 953	7 084	*3,8*
Gdańsk	3 194	5 575 446	4 512 321	451 380	611 745	15 327	12 364	1 239	1 724	*4,8*
Katowice	2 988	3 578 684	3 063 540	367 684	147 460	9 976	8 396	1 176	404	*3,3*
Kraków	2 077	3 083 520	2 821 450	205 130	56 940	7 880	7 274	450	156	*3,8*
Lublin	1 129	2 239 042	1 845 440	203 072	190 530	6 142	5 056	564	522	*5,4*
Łódź	1 019	2 226 875	1 819 900	287 620	119 355	6 101	4 986	788	327	*6,0*
Olsztyn	1 461	1 066 530	574 510	355 510	136 510	2 922	1 574	974	374	*2,0*
Poznań	3 608	5 748 060	4 435 520	637 290	675 250	15 748	12 152	1 746	1 850	*4,4*
Szczecin	2 628	3 614 230	3 024 390	374 125	215 715	9 918	8 286	1 025	607	*3,8*
Warszawa	1 503	2 885 760	2 065 680	485 280	334 800	8 016	5 738	1 348	930	*5,3*
Wrocław	3 811	2 544 745	1 876 100	599 295	69 350	6 973	5 140	1 643	190	*1,8*

[1]) W jednym kierunku bez względu na liczbę i rodzaj kursów pocztowych.
[1]) *Dans une seule direction, sans tenir compte du nombre et du genre des parcours.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 9. Komunikacja pocztowa (dok.) — *Communication postale (fin)*

C. Przewóz na drogach kołowych — *Transport sur les routes*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Długość dróg kołowych, na których odbywa się przewóz poczty[1] *Longueur du réseaux des routes sur lesquelles s'effectue le transport de la poste*[1]	Roczny przebieg *Parcours annuel*	Przeciętny dzienny przebieg *Parcours moyen p r jour*							1 km drogi kołowej poczta przebiega w ciągu doby razy *Nombre de parcours de la poste sur 1 km par jour*
			ogółem *total*	końmi *par chevaux*	tramwajami *en tramway*	samochodami *en automobile*	motocyklami *en motocyclette*	na rowerach *à bicyclette*	posłańcy piesi *par courriers pédestres*	
	w kilometrach — *en kilomètres*									
Razem — *Total* .. 1946	26 891	17 951 341	50 020	8 564	772	18 678	28	11 463	10 515	*1,9*
1947	24 757	18 553 699	53 209	10 027	838	21 504	25	11 601	9 214	*2,1*
Gdańsk ...	2 987	2 472 875	6 775	138	—	2 443		937	3 257	*2,3*
Katowice ..	1 840	892 800	2 480	240	20	510	—	1 390	320	*1,3*
Kraków ..	4 566	2 380 037	6 397	3 834	—	1 394	—	91	1 078	*1,4*
Lublin .	2 904	1 839 090	5 986	2 104	—	3 408	—	110	364	*2,1*
Łódź ...	1 435	430 500	2 870	610	100	1 280	—	860	20	*2,0*
Olsztyn .	1 200	955 972	2 334	410	—	1 127	—	680	117	*1,9*
Poznań .	4 428	4 424 895	12 123	1 463	672	3 420	25	5 231	1 312	*2,7*
Szczecin ..	708	667 980	1 830	72	12	553	—	672	521	*2,6*
Warszawa ..	3 207	2 992 320	8 312	712	—	6 189	—	652	759	*2,6*
Wrocław ..	1 482	1 497 230	4 102	444	34	1 180	—	978	1 466	*2,8*

[1] W jednym kierunku bez względu na liczbę i rodzaj kursów pocztowych.
[1] *En une seule direction, sans considérer le nombre et le genre des courses postales.*

C. Przewóz na drogach kołowych (dok.) — *Transport sur les routes (fin)*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Liczba połączeń pocztowych[1] *Nombre de communications postales*[1]		Liczba szlaków, na których przewóz poczty odbywa się tam i z powrotem *Nombre de voies sur lesquelles s'effectue le transport de la poste (aller et retour)*						
	ogółem *total*	w tym łączących instytucje pocztowe ze stacjami kolejowymi *dont celles entre les établissements postaux et les gares de chemin de fer*	więcej niż *plus de* 2	2	1	0	5	4	3
			razy dziennie — *fois par jour*			razy tygodniowo — *fois par semaine*			
Razem — *Total* .. 1946	4 610	2 708	678	1 144	895	749	4	2	245
1947	5 427	3 225	900	1 129	874	761	—	3	217
Gdańsk .	1 800	1 212	120	249	223	15	—	—	—
Katowice . .	409	247	131	84	194	64	—	—	41
Kraków .	459	214	92	114	25	188	—	—	40
Lublin .	613	316	31	63	20	199	—	1	12
Łódź	231	92	55	56	5	111	—	2	2
Olsztyn	258	116	29	62	34	48	—	—	10
Poznań	718	497	231	256	181	45	—	—	5
Szczecin .	168	94	32	57	74	—	—	—	5
Warszawa . .	392	164	77	56	56	42	—	—	68
Wrocław	379	273	102	132	62	49	—	—	34

[1] Jazdę względnie chód tam i z powrotem liczono za jedno połączenie.
[1] *Chaque course — aller et retour — a été comptée pour une seule.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów		Ogółem przesyłek listowych *Total des envois de correspondance*	Przesyłki listowe podlegające opłacie *Envois de correspondance soumis à la taxe*									
			listy *lettres*		kartki pocztowe *cartes postale*		druki *imprimés*			papiery handlowe *papier commerce etaat*	próbki towarów *échantillons de marchandises*	przesyłki mieszane *envois d'objets groupés*
			opłacone *affranchies*	nieopłacone *non affranchies*	pojedyncze *simples*	podwójne (z odpowiedzią) *doubles (avec réponse)*	zwykłe *ordinaires*	bez adresowe *à adresses multiples*	ulotki *feuilles volantes*			
			w tysiącach sztuk									
a. Ruch krajowy [1]												
Razem	1946	449 458	308 205	9 723	84 086	1 106	26 337	1 988	1 746	2 498	701	1 144
	1947	657 157	470 059	4 648	99 346	701	46 134	4 101	3 714	5 563	1 680	2 983
Gdańsk		86 078	63 360	856	11 690	62	5 960	536	137	859	268	379
Katowice		94 951	69 912	609	13 091	86	6 007	336	195	718	296	252
Kraków		93 438	60 846	636	21 408	116	5 686	504	128	835	267	612
Lublin		33 334	26 221	300	3 065	20	1 905	297	30	285	78	156
Łódź		37 193	24 498	324	4 557	29	5 464	162	48	422	74	179
Olsztyn		17 473	14 211	141	1 631		716	98	30	70	18	44
Poznań		82 711	60 923	498	9 156	138	4 824	1 290	1 860	1 198	327	221
Szczecin		24 048	18 630	108	2 822	—	1 372	71	11	150	55	139
Warszawa		93 136	67 949	687	16 050	150	3 244	426	978	451	176	734
Wrocław		94 795	63 509	429	15 882	100	10 956	381	297	575	121	237
w tym — Ruch miejscowy [1]												
Razem	1946	36 496	22 352	1 051	5 947	128	5 398	84	35	210	46	103
	1947	34 352	20 816	540	4 817	107	6 224	98	266	341	69	167
Gdańsk		6 413	4 469	42	765	8	592	42	—	75	12	35
Katowice		3 067	1 670	52	580	2	521	4	164	24	5	4
Kraków		8 047	4 800	207	1 110	12	1 562	11	32	100	39	55
Lublin		676	521	13	53	2	71	—	—	3	—	6
Łódź		3 463	2 381	44	594	2	348	3	1	15	—	3
Olsztyn		692	424	6	71	—	180	—	—	1	—	—
Poznań		4 519	2 360	57	884	33	812	21	68	85	11	19
Szczecin		632	504	17	57	—	41	2	—	3	—	—
Warszawa		5 880	3 110	91	613	44	1 862	13	1	32	2	42
Wrocław		963	577	11	90	4	235	2	—	3	—	3

[1]) Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma doręczone.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Envois de correspondance, journaux et périodiques

1947

Przesyłki listowe wolne od opłaty — Envois de correspondance franc de port		Pomiędzy przesyłkami listowymi były — Nombre d'envois de correspondance										
		poleconych — recommandés										
		opłaconych — affranchis										
zarządu pocztowego — de la Direction des Postes	urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych — des institutions publiques et privées et des particuliers	ogółem — total	w tym urzędowych — dont envois officiels	wolnych od opłaty — franc de port	opłaconych znaczkami pocztowymi urzędowej opłaty — affranchis au moyen de timbres poste	opłaconych przez P K O w interesie służby — payés par la Caisse Postale d'Épargne dans l'intérêt du service	do doręczenia przez umyślnego posłańca — à remettre par courrier exprès	za zwrotnym potwierdzeniem odbioru — contre avis de réception	przesłanych samolotami — transportés par avion	Dziennik i czasopisma — Journaux et périodiques		Annexes Districts Postaux et Télégraphiques
En milliers de pièces												

a. Service intérieur [1]

5 267	6 654	21 757	5 106	2 491	14 655	952	1 978	7 119		108 678	1946 Total
12 115	6 113	29 437	5 362	3 643	21 632	1 166	2 368	14 148	1 692	153 202	1947
1 321	650	3 185	351	537	3 100	116	245	1 449	177	26 319	Gdańsk
2 197	1 192	4 143	620	643	3 748	149	347	1 613	193	10 663	Katowice
1 802	568	4 867	1 049	488	2 353	186	416	1 444	246	17 155	Kraków
712	265	1 985	375	170	1 264	71	90	418	181	8 927	Lublin
988	454	2 067	265	221	1 970	177	215	1 067	61	7 576	Łódź
281	233	852	280	138	746	20	62	278	95	6 342	Olsztyn
1 790	486	2 673	640	376	3 464	177	166	2 506	145	24 697	Poznań
367	323	1 437	162	351	882	23	34	114	—	3 731	Szczecin
859	1 432	3 089	923	422	2 672	180	507	637	330	33 996	Warszawa
1 798	510	5 139	697	297	1 433	67	286	4 622	264	13 802	Wrocław

Dont

Service local [1]

575	567	2 768	744	213	2 383	194	48	1 811		—	1946 Total
577	330	2 077	479	384	2 057	92	125	1 939			1947
290	83	381	123	92	459	37	9	424	—	—	Gdańsk
30	11	188	40	79	172	3	2	289	—	—	Katowice
52	67	390	71	21	380	19	53	337	—	—	Kraków
6	1	90	34	4	55	2	21	60	—	—	Lublin
50	22	232	24	28	129	1	9	193	—	—	Łódź
10	—	75	22	10	25	—	8	25	—	—	Olsztyn
48	121	228	74	71	466	24	15	481	—	—	Poznań
7	1	41	13	1	20	—	—	19	—	—	Szczecin
53	17	354	46	64	264	6	6	37	—	—	Warszawa
31	7	98	32	14	87	—	2	74	—	—	Wrocław

[1] Correspondance, journaux et périodiques livrés.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma (c. d.) —

Lata Kraj przeznaczenia	Ogółem przesyłek listowych *Total des envois de correspondance*	Przesyłki listowe podlegające opłacie — *Envois de correspondance soumis à la taxe*						
		listy — *lettres*		kartki pocztowe *cartes postales*		druki *imprimés*	papiery handlowe *papiers commerciaux*	próbki towarów *échantillons de marchandises*
		opłacone *affranchies*	nieopłacone *non affranchies*	pojedyncze *simples*	podwójne (z odpowiedzią) *doubles (avec réponse)*			
	w sztukach —							
	b. Ruch zagraniczny — z Polski za granicę —							
Razem 1946	32 000 786	28 357 192	88 508	3 377 772	—	78 106	12 144	17 188
1947	51 914 694	46 852 466	54 894	1 389 118	35 316	439 018	5 006	27 620
Kraje europejskie	42 145 564	37 680 912	49 162	3 919 078	33 990	330 580	4 902	24 812
Austria	341 106	274 504	452	35 346	—	21 152	—	400
Belgia	352 804	299 674	1 486	30 320	156	17 476	104	832
Bułgaria	6 310	5 382	—	928	—	—	—	—
Czechosłowacja	543 480	386 636	152	111 472	856	41 340	840	780
Dania	252 920	216 236	260	25 464	312	7 932	1 040	468
Finlandia	21 602	18 708	104	1 434	—	940	260	—
Francja	1 885 484	1 657 682	4 446	150 768	1 924	47 004	52	1 196
Grecja	33 090	28 782	—	2 520	—	1 684	52	—
Hiszpania	1 120	1 016	—	104	—	—	—	—
Holandia	141 186	118 910	104	15 072	52	6 256	—	360
Jugosławia	117 386	92 650	312	18 236	104	4 832	—	52
Niemcy	31 072 584	28 138 872	28 340	2 801 536	15 860	36 192	156	13 104
Norwegia	53 612	45 324	—	4 320	—	3 916	—	52
Portugalia	2 408	1 676	—	732	—	—	—	—
Rumunia	54 020	45 168	—	5 944	—	2 752	—	52
Szwajcaria	242 918	205 762	52	25 792	360	9 548	—	520
Szwecja	313 796	262 274	—	32 338	272	16 380	1 232	676
Turcja (europ.)	5 800	5 388	—	360	—	52	—	—
Węgry	48 392	37 952	—	7 820	—	2 412	—	156
Wielka Brytania	4 265 012	3 765 340	4 604	394 132	1 718	85 456	728	3 420
Włochy	348 378	288 850	156	46 960	364	10 280	52	832
Z. S. R. R. (europ.)	2 042 156	1 784 126	8 694	207 480	12 012	14 976	386	1 912
Kraje pozaeuropejskie	9 769 130	9 171 554	5 732	470 040	1 326	108 438	104	2 808
Afryka	107 102	95 364	156	8 764	52	2 194	—	—
Egipt	57 696	51 560	156	4 092	52	1 264	—	—
Marokko i Trypolis	6 734	5 580	—	772	—	382	—	—
Tunis	8 172	7 548	—	624	—	—	—	—
Pozostałe kraje Afryki	34 500	30 676	—	3 276	—	548	—	—
Ameryka	9 158 092	8 647 138	4 914	402 404	1 014	92 636	—	2 184
Argentyna	349 178	324 140	442	19 890	182	4 264	—	52
Brazylia	334 916	306 838	52	20 696	104	6 656	—	208
Kanada	1 258 894	1 185 490	1 664	57 656	364	11 792	—	520
Meksyk	58 780	50 928	—	6 500	—	1 300	—	—
Stany Zjednoczone Ameryki	7 019 504	6 656 842	2 600	287 018	364	65 504	—	1 404
Pozostałe kraje Ameryki	136 820	122 900	156	10 644	—	3 120	—	—
Australia	15 188	13 112	—	1 524	—	552	—	—
Azja	488 748	415 940	662	57 348	260	13 056	104	624
Palestyna	257 712	211 288	350	32 964	260	11 992	52	468
Z. S. R. R. (azjat.)	195 836	172 168	260	21 824	—	960	52	156
Pozostałe kraje Azji	35 200	32 484	52	2 560	—	104	—	—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Envois de correspondance, journaux et périodiques (suite)

1947

Przesyłki listowe wolne od opłaty — Envois de correspondance franc de port: zarządu pocztowego — de la Direction des Postes	Przesyłki listowe wolne od opłaty — Envois de correspondance franc de port: urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych — des institutions publiques et privées et des particuliers	Pomiędzy przesyłkami listowymi było — Nombre d'envois de correspondance: poleconych — recommandés: opłaconych — affranchis	poleconych — recommandés: wolnych od opłaty — franc de port	do doręczenia przez umyślnego posłańca — à remettre par courrier exprès	za zwrotnym poświadczeniem odbioru — contre avis de réception	przewiezionych samolotami — transportés par avion	Dzienniki i czasopisma — Journaux et périodiques	Années — Pays de destination
nombre de pièces								
b. Service international de la Pologne à l'étranger								
8 606	61 210	6 166 566	4 862	51 282	48 382	3 759 654	259 376	1946 Total
8492	**102 764**	**6216766**	**2908**	**96788**	**30406**	**5422542**	**967500**	**1947**
5 450	**96 678**	**3 179 646**	**2 128**	**57 644**	**16 940**	**2 281 182**	**912 100**	**Pays d'Europe**
52	9 200	55 100	—	1 040	182	34 016	55 200	Autriche
260	2 496	87 950	52	1 118	260	61 316	47 000	Belgique
—	—	900	—	—	—	340	900	Bulgarie
156	1 248	122 988	312	4 498	364	45 056	83 100	Tchécoslovaquie
728	480	22 800	—	520	52	29 224	17 000	Danemark
156	—	2 200	—	—	—	2 688	3 100	Finlande
312	22 100	526 380	624	8 340	936	313 296	210 600	France
52	—	4 810	—	156	—	8 404	—	Grèce
—	—	100	—	—	—	216	100	Espagne
—	432	26 800	—	476	352	42 072	19 600	Pays-Bas
—	1 200	23 234	52	104	—	12 904	11 400	Yougoslavie
1 196	37 328	6 320	52	6 120	832	—	9 400	Allemagne
—	—	9 218	260	104	312	19 148	4 900	Norvège
—	—	1 098	—	—	—	810	100	Portugal
—	104	19 810	—	372	—	4 144	1 400	Roumanie
52	832	62 418	200	2 392	232	44 772	41 300	Suisse
338	286	81 994	104	392	156	63 556	40 400	Suède
—	—	1 404	—	—	—	268	200	Turquie (d'Europe)
—	52	13 684	—	468	260	7 780	2 400	Hongrie
1 602	8 012	1 396 502	212	23 072	12 200	1 382 092	108 700	Grande Bretagne
260	624	97 288	—	2 444	442	130 052	60 000	Italie
286	12 284	616 648	260	6 028	360	79 028	195 300	U.R.S.S. (d'Europe)
3 042	**6 066**	**3 037 120**	**780**	**39 144**	**13 466**	**3 141 360**	**55 400**	**Pays extra-européens**
52	520	37 574	—	372	—	20 556	4 100	Afrique
52	520	19 686	—	372	—	11 038	2 800	Egypte
—	—	1 052	—	—	—	286	300	Maroc et Tripolis
—	—	1 248	—	—	—	208	200	Tunisie
—	—	15 588	—	—	—	9 024	800	Autres pays d'Afrique
2 548	5 254	2 809 964	624	35 020	13 050	3 045 524	29 200	Amérique
52	156	66 515	—	2 548	1 014	96 498	100	Argentine
104	258	43 380	—	2 392	416	94 640	400	Brésil
728	680	228 684	—	7 060	2 064	420 906	1 100	Canada
—	52	26 936	—	1 248	156	21 080	200	Mexique
1 664	4 108	2 291 788	624	20 908	8 920	2 305 672	25 700	Etats-Unis d'Amérique
—	—	152 664	—	864	480	46 728	1 700	Autres pays d'Amérique
—	—	7 520	—	468	—	4 556	1 700	Australie
442	312	182 062	156	3 284	416	70 724	20 400	Asie
182	156	130 370	52	2 972	312	60 272	18 900	Palestine
260	156	35 692	104	260	104	7 696	1 000	U.R.S.S. (d'Asie)
—	—	16 000	—	52	—	2 756	500	Autres pays d'Asie

BIB[illegible]KA
Min. [illegible] go
N: 29

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 10. Przesyłki listowe, dzienniki i czasopisma (dok.) —

Lata Kraj nadania	Ogółem przesyłek listowych *Total des envois de correspondance*	Przesyłki listowe podlegające opłacie — *Envois de correspondance soumis à la taxe*						
		listy — *lettres*		kartki pocztowe *cartes postales*		druki *imprimés*	papiery handlowe *papiers commerciaux*	próbki towarów *échantillons de marchandises*
		opłacone *affranchies*	nie opłacone *non affranchies*	pojedyńcze *simples*	podwójne (z odpowiedzią) *doubles (avec réponse)*			
	W sztukach —							
	b. Ruch zagraniczny (dok.) z zagranicy do Polski —							
Razem 1946	28 038 864	24 471 844	225 196	3 646 318	32 908	85 128	18 840	1 732
1947	59 578 706	52 333 436	96 974	5 997 224	53 154	464 548	5 464	29 702
Kraje europejskie	53 112 552	46 243 618	91 812	5 787 612	47 866	324 990	3 696	23 120
Austria	321 812	275 852	572	40 780	104	2 892	—	338
Belgia	286 486	250 828	634	24 830	468	6 840	260	52
Bułgaria	2 312	1 672	—	384	—	256	—	—
Czechosłowacja	320 884	277 026	416	45 368	364	5 244	—	104
Dania	192 208	154 744	208	33 156	156	3 212	104	52
Finlandia	14 372	11 936	—	2 280	—	52	—	—
Francja	1 949 720	1 685 516	15 748	185 712	2 120	48 692	1 208	644
Grecja	2 804	2 128	—	676	—	—	—	—
Hiszpania	788	684	—	104	—	—	—	—
Holandia	131 808	114 578	234	12 992	—	2 938	260	104
Jugosławia	67 794	53 138	208	9 616	—	3 856	104	—
Niemcy	42 232 170	36 462 978	51 564	5 073 868	28 928	80 960	624	2 704
Norwegia	33 184	29 164	—	3 606	—	362	—	—
Portugalia	2 018	1 512	—	350	—	104	—	—
Rumunia	49 096	43 304	52	5 060	—	472	—	—
Szwajcaria	263 388	209 002	796	31 736	52	20 416	—	520
Szwecja	216 712	153 376	876	35 728	260	24 476	—	1 520
Turcja (europ.)	4 284	3 328	—	956	—	—	—	—
Węgry	49 936	38 798	104	7 972	—	2 542	—	156
Wielka Brytania	5 173 874	5 040 226	10 180	310	7 770	75 348	676	15 392
Włochy	375 140	333 810	1 352	29 812	520	8 420	208	156
Z. S. R. R. (europ.)	1 412 712	1 100 018	8 868	242 316	7 124	37 908	252	1 378
Kraje pozaeuropejskie ...	6 466 204	6 089 818	5 162	209 612	5 288	139 558	1 768	6 582
Afryka	110 782	99 990	734	8 068	52	884	—	374
Egipt	78 286	69 784	734	5 830	52	884	—	374
Marokko i Tripolis	6 474	5 980	—	494	—	—	—	—
Tunis	7 010	6 438	—	572	—	—	—	—
Pozostałe kraje Afryki	19 012	17 788	—	1 172	—	—	—	—
Ameryka	5 792 734	5 494 142	2 100	154 240	1 976	126 358	1 768	5 870
Argentyna	330 086	311 396	276	15 788	—	1 612	—	754
Brazylia	85 204	79 272	—	4 736	52	832	—	—
Kanada	882 498	846 780	312	24 944	416	6 894	—	2 008
Meksyk	8 612	7 500	156	748	—	—	—	—
Stany Zjednoczone Am.	4 389 722	4 158 858	1 356	102 892	1 404	116 448	1 768	2 796
Pozostałe kraje Ameryki	96 612	90 336	—	5 132	104	572	—	312
Australia	10 588	9 076	—	1 108	—	404	—	—
Azja	552 100	486 610	2 328	46 196	3 260	11 912	—	338
Palestyna	343 492	306 018	312	24 028	1 144	10 924	—	338
Z. S. R. R. (azjat.)	187 486	164 010	1 704	19 432	624	988	—	—
Pozostałe kraje Azji	21 122	16 582	312	2 736	1 492	—	—	—
	Zagraniczny otwarty ruch tranzytowy —							
Razem 1946	378 200	304 132		74 068		—	—	—
1947	290 316	243 880		30 836		15 600	—	—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Envois de correspondance, journaux et périodiques (fin)

1947

Przesyłki listowe wolne od opłaty — *Envois de correspondance franc de port*		Pomiędzy przesyłkami listowymi było — *Nombre d'envois de correspondance*					Dzienniki i czasopisma — *Journaux et périodiques*	Années — Pays d'expédition
		poleconych — *recommandés*		do doręczenia przez umyślnego posłańca — *à remettre par courrier exprès*	za zwrotnym pokwitowaniem odbioru — *contre avis de réception*	przewiezionych samolotami — *transportés par avions*		
zarządu pocztowego — *de la Direction des Postes*	urzędów państwowych oraz instytucji i osób prywatnych — *des institutions publiques et privées et des particuliers*	opłaconych — *affranchis*	wolnych od opłaty — *franc de port*					
Nombre de pièces								
b. Service international (fin.) de l'étranger en Pologne								
6 588	150 310	4 982 855	8 616	10 262	36 998	3 682 938	352 364	1946 Total
13 034	**585 170**	**4971200**	**11 206**	**12 802**	**69 614**	**3 777 140**	**1026000**	**1947**
10 838	**578 950**	**3 166 666**	**8 918**	**9 186**	**20 112**	**2 107 392**	**995 600**	**Pays d'Europe**
260	1 014	47 916	—	676	208	15 432	36 900	Autriche
260	2 314	47 884	—	364	312	34 516	25 000	Belgique
—	—	496	—	52	—	416	200	Bulgarie
936	426	66 752	156	1 084	208	10 456	44 300	Tchécoslovaquie
52	524	18 340	52	260	52	15 168	9 100	Danemark
—	104	2 900	—	—	52	1 300	1 900	Finlande
612	9 468	477 076	—	1 524	2 692	260 480	419 100	France
—	—	502	—	—	—	204	—	Grèce
—	—	196	—	—	—	—	—	Espagne
104	598	19 216	—	364	572	6 526	21 300	Pays-Bas
156	716	19 232	52	442	52	3 380	12 400	Yougoslavie
3 744	526 800	—	—	-	—	60 200	1 500	Allemagne
—	52	5 312	—		—	4 884	2 300	Norvège
—	52	1 294	—	52	—	102	—	Portugal
52	156	26 518	—	—	52	1 776	4 000	Roumanie
182	684	44 630	52	728	156	33 876	83 700	Suisse
476	—	43 732	156	364	780	34 568	17 500	Suède
—	—	1 500	—	—	—	628	—	Turquie (d'Europe)
52	312	20 364	52	260	52	5 548	4 100	Hongrie
3 432	20 540	1 079 506	5 772	2 652	14 872	1 552 628	96 100	Grande Bretagne
208	654	117 674	52	208	52	48 644	23 600	Italie
312	14 536	525 620	2 574	156	—	16 660	201 600	U.R.S.S. (d'Europe)
2 196	**6 220**	**1 804 534**	**2 288**	**3 616**	**49 502**	**1 669 748**	**30 400**	**Pays extra européens**
52	628	47 438	104	52	260	22 618	3 500	Afrique
52	576	37 418	104	52	260	17 628	1 900	Egypte
—	—	1 524	—	-	—	806	200	Maroc et Tripolis
—	—	1 478	—	-	—	364	100	Tunisie
—	52	7 018	—		—	3 820	1 300	Autres pays d'Afrique
1 560	4 720	1 542 382	2 080	2 308	48 124	1 582 526	5 800	Amérique
156	104	74 096	—	104	2 524	58 768	100	Argentine
—	312	19 502	-	156	624	23 288	100	Brésil
416	728	183 080	312	104	3 940	406 412	100	Canada
—	208	1 780	—			3 044	—	Mexique
988	3 212	1 228 318	1 768	2 004	40 776	1 100 980	4 600	États-Unis d'Amérique
—	156	35 000	—		260	34	900	Autres pays d'Amérique
—	—	4 912				2 200	800	Australie
584	872	209 802	104	1 196	1 118	62 404	20 300	Asie
376	352	163 912	104	312	1 014	51 168	18 400	Palestine
208	520	38 006	—	884	104	8 702	1 400	U.R.S.S. (d'Asie)
—	—	7 884	-			2 444	500	Autres pays d'Asie
Service de transit ouvert								
—	—	10 704	—	—	—	—	—	1946 Total
—	—	**1 404**	—		—		**3 276**	**1947**

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 11. Dzienniki i czasopisma doręczone przez pocztę —

Ruch krajowy —

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem dzienniki i czasopisma *Journaux et périodiques*		Dzienniki — *Journaux* zamówione —	
	za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste*	bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs*	za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste*	bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs*
	Liczba egzemplarzy w tysiącach —			
Razem — *Total* 1946	21 917	86 761	20 655	59 396
1947	58 860	94 342	54 204	76 268
Gdańsk	17 510	8 809	17 302	7 531
Katowice	3 119	7 544	2 277	3 707
Kraków	11 727	5 428	8 545	4 625
Lublin	2 288	6 639	2 208	5 488
Łódź	1 162	6 408	1 107	4 481
Olsztyn	1 300	5 042	1 163	4 724
Poznań	14 849	9 848	14 833	6 413
Szczecin	951	2 780	930	2 712
Warszawa	3 112	30 884	3 067	29 537
Wrocław	2 842	10 960	2 772	7 050

Tabl. 12. Listy wartościowe [1]) i paczki —

Ruch krajowy [2]) —

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów	Listy wartościowe *Lettres chargé s*		Pomiędzy listami wartościowymi było listów Zarządu Poczt i Telegrafów *Entre les lettres chargées les lettres de la direction des Postes et des Télégraphes comptaient*	Paczki — bez podanej wartości *sans déclaration de valeur*				Paczki — z podaną
	liczba *nombre*	wartość w tysiącach złotych *valeur en milliers de zlotys*		ogółem *total*	do 5 *kg* *jusqu'à 5 kg*	od 5 do 10 *kg* *de 5 à 10 kg*	ponad 10 *kg* *de plus de 10 kg*	ogółem *total*
				Liczba —				
Razem 1946	621 669	15 278 880	547 555	6 158 146	3 377 139	1 560 189	1 220 818	796 082
1947	676 519	40 135 370	606 657	8 291 978	3 890 014	2 459 292	1 942 672	755 901
Gdańsk	104 954	5 817 507	100 536	1 109 587	563 479	307 319	238 789	93 724
Katowice	85 102	4 850 665	72 655	1 050 372	518 385	285 584	246 403	101 945
Kraków	94 071	7 429 239	79 012	1 358 964	583 493	431 066	344 405	142 102
Lublin	47 807	1 627 390	42 882	598 102	270 631	176 708	150 763	52 873
Łódź	24 882	1 750 878	18 996	543 974	266 554	180 707	96 713	61 789
Olsztyn	30 323	3 006 383	28 646	395 436	187 697	110 031	97 708	30 310
Poznań	112 880	4 869 006	101 386	1 039 666	441 759	333 866	264 041	73 669
Szczecin	34 191	1 797 898	30 917	358 454	163 020	98 528	96 906	39 642
Warszawa	78 963	4 424 127	69 808	1 028 106	509 051	285 085	233 970	73 232
Wrocław	63 346	4 562 277	61 819	809 317	385 945	250 398	172 974	86 615

[1]) Ruch listów wartościowych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony. [2]) Przesyłki doręczone.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Journaux et périodiques délivrés par le service postal

Service intérieur

1947

Tygodniki i dwutygodniki *Revues hebdomadaires et bi-mensuelles*		Miesięczniki *Revues mensuelles*		Inne — *Autres*	
abonnés					
za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste*	bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs*	za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste*	bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs*	za pośrednictwem poczty *par l'intermédiaire de la poste*	bezpośrednio u wydawców *directement chez les éditeurs*
Nombre d'exemplaires en milliers					
743	19 612	449	7 538	70	215
2 531	13 809	1 758	3 026	367	1 239
20	435	106	169	82	674
512	3 020	329	788	1	29
1 745	342	1 199	397	238	64
23	1 024	56	82	1	45
43	1 451	10	311	2	165
70	220	43	65	24	33
16	2 776	—	611	—	48
21	52	—	10	—	6
25	1 075	14	244	6	28
56	3 414	1	349	13	147

Lettres chargées [1]) et colis postaux

Service intérieur [2])

1947

Colis postaux — wartością — *à valeur déclarée*				Z ogólnej liczby było paczek — *Parmi les colis postaux il y avait des envois*					Années — Districts Postaux et Télégraphiques
do 5 *kg* *jusqu'à 5 kg*	od 5 do 10 *kg* *de 5 à 10 kg*	ponad 10 *kg* *de plus de 10 kg*	wartość w tysiącach złotych *valeur en milliers de zlotys*	z wydawnictwami urzędowymi i książkami *avec publications officielles et livres*	ochronnych *recommandés*	pilnych *urgents*	wolnych od opłaty *franc de port*	z pośpiesznym doręczeniem *express*	
Nombre				Liczba — *Nombre*					
427 325	200 870	167 887	7 924 248	127 864	68 197	43 096	124 397	—	1946 Total
343 587	209 468	202 846	19 631 826	479 417	195 024	86 184	204 301	7 002	1947
48 001	22 899	22 824	4 323 051	91 308	21 048	16 255	43 323	1 217	Gdańsk
40 444	31 860	29 641	2 696 377	111 391	37 132	16 659	37 598	1 895	Katowice
72 363	35 652	34 087	2 960 180	62 179	26 563	8 527	25 901	457	Kraków
21 671	15 197	16 005	950 586	45 018	9 049	5 940	6 580	218	Lublin
28 763	17 840	15 186	1 005 718	31 130	20 106	5 312	4 124	789	Łódź
14 298	8 153	7 859	380 178	8 036	4 858	2 736	5 142	420	Olsztyn
31 013	18 789	23 867	2 339 994	29 181	17 853	9 504	44 246	674	Poznań
20 821	10 831	7 990	1 295 769	5 101	6 881	2 002	8 279	318	Szczecin
30 655	22 059	20 518	1 785 088	78 736	26 472	5 981	16 711	596	Warszawa
35 558	26 188	24 869	1 894 885	17 337	25 062	13 268	12 397	418	Wrocław

[1]) *Le service des lettres chargé s avec l'étranger n'a pas encore été établi.* [2]) *Colis livrés.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 13. Paczki w obrocie zagranicznym

Paczki —

Lata Kraj przeznaczenia lub nadania	Ogółem *Total*	bez podanej wartości — sans *déclaration de valeur* do 5 *kg* *jusqu'à 5 kg*	od 5 do 10 *kg* *de 5 à 10 kg*	ponad 10 *kg* *de plus de 10 kg*
				Liczba —
				Z Polski za granicę —
Razem 1946	743	620	81	42
1947	2 522	1 638	677	207
Kraje europejskie	1 318	829	307	182
Austria	75	42	33	—
Belgia	54	32	22	—
Czechosłowacja	201	105	40	56
Dania	8	5	3	—
Finlandia	2	2	—	—
Francja	76	46	10	20
Holandia	6	2	2	2
Jugosławia	18	8	3	7
Norwegia	7	4	3	—
Rumunia	20	11	9	—
Szwajcaria	25	7	8	10
Szwecja	103	78	16	9
Wielka Brytania	487	324	103	60
Z. S. R. R. (europ.)	236	163	55	18
Kraje pozaeuropejskie	1 204	809	370	25
Ameryka	1 151	761	365	25
Argentyna	8	7	1	—
Brazylia	5	1	4	—
Kanada	55	33	18	4
Meksyk	39	33	6	—
Stany Zjedn. Am.	1 044	687	336	21
Azja	53	48	5	—
Z. S. R. R. (azjat.)	53	48	5	—
				Z zagranicy do Polski —
Razem 1946	2 718 725	2 327 744	345 191	45 790
1947	2 573 534	998 589	1 000 234	574 711
Kraje europejskie	449 546	277 414	142 193	29 939
Austria	118	72	32	14
Belgia	636	495	94	47
Czechosłowacja	6 484	4 466	1 506	512

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Colis dans le service international

1947

Colis — z podaną wartością — avec déclaration de valeur: Ogółem / Total	do 5 kg / jusqu'à 5 kg	od 5 do 10 kg / de 5 à 10 kg	ponad 10 kg / de plus de 10 kg	Wartość w złotych / Valeur en zlotys	Années / Pays de destination ou d'expédition
Nombre					
De la Pologne à l'étranger					
—	—	—	—	—	1946 Total
11	6	5	—	137 400	1947
11	6	5	—	137 400	Pays d'Europe
—	—	—	—	—	Autriche
—	—	—	—	—	Belgique
11	6	5	—	137 400	Tchécoslovaquie
—	—	—	—	—	Danemark
—	—	—	—	—	Finlande
—	—	—	—	—	France
—	—	—	—	—	Pays-Bas
—	—	—	—	—	Yougoslavie
—	—	—	—	—	Norvège
—	—	—	—	—	Roumanie
—	—	—	—	—	Suisse
—	—	—	—	—	Suède
—	—	—	—	—	Grande-Bretagne
—	—	—	—	—	U. R. S. S. (d'Europe)
—	—	—	—	—	Pays extra-européens
—	—	—	—	—	Amérique
—	—	—	—	—	Argentine
—	—	—	—	—	Brésil
—	—	—	—	—	Canada
—	—	—	—	—	Mexique
—	—	—	—	—	États-Unis d'Amérique
—	—	—	—	—	Asie
—	—	—	—	—	U. R. S. S. (d'Asie)
De l'étranger en Pologne					
—	—	—	—	—	1946 Total
3 913	2 810	951	152	4 467 223	1947
3 913	2 810	951	152	4 467 223	Pays d'Europe
—	—	—	—	—	Autriche
—	—	—	—	—	Belgique
100	73	19	8	140 863	Tchécoslovaquie

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 13. Paczki w obrocie zagranicznym (dok.) —

Lata Kraj nadania	Paczki — bez podanej wartości — *sans déclaration de valeur* —			
	Ogółem *Total*	do 5 kg *jusqu'à 5 kg*	od 5 do 10 kg *de 5 à 10 kg*	ponad 10 kg *de plus de 10 kg*
	Liczba —			
	Z zagranicy do Polski (dok.) —			
Dania	2 736	1 895	710	131
Finlandia	118	85	24	9
Francja	736	505	190	41
Grecja	84	53	25	6
Holandia	374	243	96	35
Irlandia	111	75	29	7
Islandia	74	33	30	11
Jugosławia	176	105	52	19
Norwegia	736	532	171	33
Portugalia	72	41	28	3
Rumunia	141	79	44	18
Szwajcaria	376	237	93	46
Szwecja	40 318	29 330	7 682	3 306
Węgry	221	178	34	9
Wielka Brytania	395 549	238 722	131 227	25 600
Włochy	486	268	126	92
Kraje pozaeuropejskie	2 123 988	721 175	858 041	544 772
Afryka	2 736	1 773	719	244
Egipt	2 736	1 773	719	244
Ameryka	2 093 830	703 882	849 194	540 754
Argentyna	1 230	731	319	180
Brazylia	718	498	136	84
Kanada	31 124	14 521	12 239	4 364
Stany Zjedn. Ameryki	2 060 752	688 132	836 500	536 120
Azja	27 422	15 520	8 128	3 774
Palestyna	27 422	15 520	8 128	3 774
	Zagraniczny otwarty ruch tranzytowy —			
Razem 1947	33 384			

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Colis dans le service international (fin)

1947

Colis z podaną wartością — avec déclaration de valeur					Années Pays d'expédition
Ogółem Total	do 5 kg jusqu'à 5 kg	od 5 do 10 kg de 5 à 10 kg	ponad 10 kg de plus de 10 kg	Wartość w złotych Valeur en zlotys	
Nombre					
De l'étranger en Pologne (fin)					
15	15	—	—	18 860	Danemark
—	—	—	—	—	Finlande
108	65	33	10	268 140	France
—	—	—	—	—	Grèce
—	—	—	—	—	Pays-Bas
—	—	—	—	—	Irlande
—	—	—	—	—	Islande
—	—	—	—	—	Yougoslavie
—	—	—	—	—	Norvège
—	—	—	—	—	Portugal
—	—	—	—	—	Roumanie
53	33	17	3	275 300	Suisse
96	86	9	1	203 260	Suède
—	—	—	—	—	Hongrie
3 541	2 538	873	130	3 560 800	Grande-Bretagne
—	—	—	—	—	Italie
—	—	—	—	—	**Pays extra européens**
—	—	—	—	—	Afrique
—	—	—	—	—	Egypte
—	—	—	—	—	Amérique
—	—	—	—	—	Argentine
—	—	—	—	—	Brésil
—	—	—	—	—	Canada
—	—	—	—	—	États-Unis d'Amérique
—	—	—	—	—	Asie
—	—	—	—	—	Palestine
Service international de transit ouvert					
					1947 Total

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 14. Przekazy pocztowe i telegraficzne[1]) — *Mandats-poste et mandats télégraphiques*[1])

Ruch krajowy — *Service intérieur* 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Wpłacone — *Versements de mandats*: ogółem *total*	pocztowe *postaux*	telegraficzne *télégraphiques*	kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys*	Wypłacone — *Paiement de mandats*: ogółem *total*	pocztowe *postaux*	telegraficzne *télégraphiques*	kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys*
	liczba w tys. — *en milliers*				liczba w tys. — *en milliers*			
Razem — *Total* 1946	6 473	6 269	204	10 662	6 451	6 277	174	10 166
1947	8 633	8 327	306	26 035	8 529	8 259	270	25 871
Gdańsk	1 212	1 185	27	3 578	1 167	1 133	34	3 287
Katowice	1 084	1 041	43	3 239	1 025	996	29	3 191
Kraków	1 285	1 244	41	3 775	1 513	1 455	58	4 588
Lublin	653	631	22	2 075	467	453	14	1 410
Łódź	536	514	22	1 754	552	532	20	1 882
Olsztyn	328	319	9	902	235	227	8	619
Poznań	1 133	1 110	23	3 018	1 247	1 221	26	3 690
Szczecin	378	366	12	1 159	261	251	10	772
Warszawa	1 077	1 019	58	3 449	1 342	1 307	35	4 071
Wrocław	947	898	49	3 086	720	684	36	2 361

[1]) Ruch przekazów telegraficznych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony

[1]) *Le service des mandats télégraphiques avec l'étranger n'a pas encore été établi*

Tabl. 15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym
Mandats-poste dans le service international 1947

Kraje przeznaczenia i nadania	Wpłacone — *Versements de mandats*: liczba *nombre*	kwota w złotych *montant en zlotys*	Wypłacone — *Paiement de mandats*: liczba *nombre*	kwota w złotych *montant en zlotys*	Pays de destination et d'expédition
Z Polski za granicę — *De la Pologne à l'étranger*			**Z zagranicy do Polski — *De l'étranger en Pologne***		
Razem	16	48 590	146	767 432	Total
Belgia	2	1 048	30	52 691	Belgique
Czechosłowacja	6	1 322	14	11 626	Tchécoslovaquie
Francja	8	46 220	102	703 115	France

Tabl. 16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym
Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Wpłaty — *Versements*: liczba w tysiącach *en milliers*	kwota w milionach zł *montant en millions de zl*	Wypłaty — *Paiements*: liczba w tysiącach *en milliers*	kwota w milionach zł *montant en millions de zl*
Razem — *Total* 1946	3 634	39 241	4 326	8 467
1947	11 867	102 449	7 716	27 852
Gdańsk	1 693	11 940	812	3 491
Katowice	1 523	14 083	2 671	6 379
Kraków	1 506	15 433	1 162	3 909
Lublin	662	5 734	273	1 195
Łódź	1 211	10 533	512	1 424
Olsztyn	383	3 958	135	2 008
Poznań	1 830	12 620	1 183	3 913
Szczecin	333	4 205	85	816
Warszawa	1 839	13 574	675	3 299
Wrocław	887	10 360	208	1 418

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 14. Przekazy pocztowe i telegraficzne[1]) — *Mandats-poste et mandats télégraphiques*[1])

Ruch krajowy — *Service intérieur* 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Wpłacone — *Versements de mandats*: ogółem *total* (liczba w tys. — *en milliers*)	pocztowe *postaux* (liczba w tys. — *en milliers*)	telegraficzne *télégraphiques* (liczba w tys. — *en milliers*)	kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys*	Wypłacone — *Paiement de mandats*: ogółem *total* (liczba w tys. — *en milliers*)	pocztowe *postaux* (liczba w tys. — *en milliers*)	telegraficzne *télégraphiques* (liczba w tys. — *en milliers*)	kwota w milionach złotych *montant en millions de zlotys*
Razem - *Total* 1946	6 473	6 269	204	10 662	6 451	6 277	174	10 466
1947	8 633	8 327	306	26 035	8 529	8 259	270	25 871
Gdańsk	1 212	1 185	27	3 578	1 167	1 133	34	3 287
Katowice	1 084	1 041	43	3 239	1 025	996	29	3 191
Kraków	1 285	1 244	41	3 775	1 513	1 455	58	4 588
Lublin	653	631	22	2 075	467	453	14	1 410
Łódź	536	514	22	1 754	552	532	20	1 882
Olsztyn	328	319	9	902	235	227	8	619
Poznań	1 133	1 110	23	3 018	1 247	1 221	26	3 690
Szczecin	378	366	12	1 159	261	251	10	772
Warszawa	1 077	1 019	58	3 449	1 342	1 307	35	4 071
Wrocław	947	898	49	3 086	720	684	36	2 361

[1]) Ruch przekazów telegraficznych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service des mandats télégraphiques avec l'étranger n'a pas encore été établi.*

Tabl. 15. Przekazy pocztowe w obrocie zagranicznym
Mandats-poste dans le service international

1947

Kraje przeznaczenia i nadania	Wpłacone — *Versements de mandats*: liczba *nombre*	kwota w złotych *montant en zlotys*	Wypłacone — *Paiement de mandats*: liczba *nombre*	kwota w złotych *montant en zlotys*	Pays de destination et d'expédition
Z Polski za granicę — *De la Pologne à l'étranger*			**Z zagranicy do Polski — *De l'étranger en Pologne***		
Razem	16	48 590	146	767 432	Total
Belgia	2	1 048	30	52 691	Belgique
Czechosłowacja	6	1 322	14	11 626	Tchécoslovaquie
Francja	8	46 220	102	703 115	France

Tabl. 16. Wpłaty i wypłaty w instytucjach pocztowych na rachunkach Pocztowej Kasy Oszczędności w obrocie czekowym i oszczędnościowym
Versements et paiements aux bureaux de poste en comptes de Caisse d'Épargne Postale dans le service des chèques et de l'épargne

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Wpłaty — *Versements*: liczba w tysiącach *en milliers*	kwota w milionach zł *montant en millions de zl*	Wypłaty — *Paiements*: liczba w tysiącach *en milliers*	kwota w milionach zł *montant en millions de zl*
Razem — *Total* 1946	3 634	39 241	4 326	8 467
1947	11 867	102 449	7 716	27 852
Gdańsk	1 693	11 940	812	3 491
Katowice	1 523	14 083	2 671	6 379
Kraków	1 506	15 433	1 162	3 909
Lublin	662	5 734	273	1 195
Łódź	1 211	10 533	512	1 424
Olsztyn	383	3 958	135	2 008
Poznań	1 830	12 629	1 183	3 913
Szczecin	333	4 205	85	816
Warszawa	1 839	13 574	675	3 299
Wrocław	887	10 360	208	1 418

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 17. Przesyłki za pobraniem [1])
Envois contre remboursement [1])

Ruch krajowy — *Service intérieur*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Przesyłki polecone *Envois recommandés* ogółem *total*	w tym wykupione *dont recouvrés*		Listy wartościowe *Lettres chargées* ogółem *total*	w tym wykupione *dont recouvrés*		Paczki — *Colis postaux* ogółem *total*	w tym wykupione *dont recouvrés*	
	liczba — *nombre*		kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys*	liczba — *nombre*		kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys*	liczba — *nombre*		kwota w tysiącach złotych *montant en milliers de zlotys*
Razem - *Total* 1946	201 355	170 380	108 461	4 205	3 680	14 210	973 293	945 051	3 246 101
1947	**473 774**	**409 369**	**354 378**	**3 552**	**2 779**	**15 719**	**1 547 133**	**1 294 987**	**8 976 353**
Gdańsk	69 815	61 862	65 341	392	373	1 914	213 093	208 543	1 421 676
Katowice	51 550	46 659	44 130	316	313	1 576	214 907	178 704	1 112 454
Kraków	68 463	64 137	59 981	403	386	5 474	222 568	204 015	1 244 681
Lublin	40 150	36 340	21 233	589	165	353	105 473	86 528	716 365
Łódź	34 854	25 594	20 349	116	52	700	132 738	95 547	570 155
Olsztyn	18 254	14 731	31 143	204	193	743	64 430	63 519	312 168
Poznań	75 051	60 923	48 067	263	251	530	227 063	194 794	1 425 180
Szczecin	10 417	9 373	10 637	84	76	1 811	75 035	70 635	371 499
Warszawa	70 723	58 995	19 896	492	414	1 285	218 986	126 292	648 173
Wrocław	34 497	30 755	33 601	693	556	1 333	72 840	66 410	824 002

[1]) Ruch przesyłek za pobraniem z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service international de colis postaux à remboursement n'a pas encore été établi.*

Tabl. 18. Zlecenia pocztowe[1]) — *Recouvrements postaux[1])*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Otrzymane listy zleceniowe *Ordres de recouvrements reçus*	W tym zleceń *Dont recouvrements* liczba *nombre*	kwota w tysiącach zł *montant en milliers de zl*	Zlecenia wykupione *Recouvrements encaissés* liczba *nombre*	kwota w tysiącach zł *montant en milliers de zl*
Ruch krajowy — *Service intérieur*					
Razem — *Total* 1946	518	1 071	4 585	298	958
1947	**1 197**	**1 824**	**23 227**	**472**	**7 133**
Gdańsk	217	415	6 195	96	2 181
Katowice	130	287	1 095	111	735
Kraków	14	19	39	15	32
Lublin	25	20	104	9	17
Łódź	39	21	564	11	424
Olsztyn	23	25	120	22	103
Poznań	183	333	2 862	33	141
Szczecin	430	453	8 423	23	241
Warszawa	84	84	2 990	24	2 600
Wrocław	52	167	835	128	659
W tym — *Dont* **Ruch miejscowy — *Service local***					
Razem — *Total* 1946	281	614	2 525	116	516
1947	**470**	**859**	**7 634**	**123**	**799**
Gdańsk	94	230	2 870	—	—
Katowice	58	157	75	6	3
Kraków	—	—	—	—	—
Lublin	1	1	16	—	—
Łódź	27	3	27	2	2
Olsztyn	—	—	—	—	—
Poznań	124	236	2 172	14	37
Szczecin	62	65	893	23	241
Warszawa	74	74	1 028	6	71
Wrocław	30	93	553	72	145

[1]) Ruch zleceń pocztowych z zagranicą nie był jeszcze wprowadzony.
[1]) *Le service international des recouvrements postaux n'a pas encore été établi.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 19. Zlecenia inkasowe — Encaissements postaux

Lata / Okręgi Poczt i Telegrafów / Années / Districts Postaux et Télégraphiques	Otrzymane zlecenia inkasowe / Encaissements à réaliser: liczba — nombre	kwota w tysiącach zł / montant en milliers de zł	Wykupione zlecenia inkasowe / Encaissements recouvrés: liczba — nombre	kwota w tysiącach zł / montant en milliers de zł
Ruch krajowy — Service intérieur				
Razem — *Total* 1946	819	285	672	231
1947	3 754	4 425	2 517	2 815
Gdańsk	1 631	2 029	981	1 228
Katowice	1 439	923	1 204	739
Kraków	90	91	54	46
Lublin	36	35	23	24
Łódź	271	209	96	83
Olsztyn	46	88	33	63
Poznań	2	681	1	454
Szczecin	56	84	27	33
Warszawa	147	233	72	107
Wrocław	36	52	26	38
W tym — *Dont*				
Ruch miejscowy — Service local				
Razem — *Total* 1946	121	41	79	19
1947	179	415	1 010	257
Gdańsk	11	15	1	1
Katowice	140	77	76	33
Kraków	3	5	1	3
Lublin	5	7	1	1
Łódź	5	7	3	4
Olsztyn	1	2	1	2
Poznań	1	285	921	204
Szczecin	5	5	1	2
Warszawa	8	12	5	7
Wrocław	—	—	—	—

Tabl. 20. Weksle — Lettres de change

1947

Lata / Okręgi Poczt i Telegrafów / Années / Districts Postaux et Télégraphiques	Otrzymane do inkasa / A encaisser: liczba / nombre	kwota w tys. zł / montant en milliers de zł	Zainkasowane / Encaissées: liczba / nombre	kwota w tys. zł / montant en milliers de zł	Zaprotestowane / Protestées: liczba / nombre	kwota w tys. zł / montant en milliers de zł
Ruch krajowy — Service intérieur						
Razem — *Total* 1946	1 511	7 576	246	1 085	1 020	6 565
1947	3 966	46 496	2 355	22 973	1 546	23 708
Gdańsk	731	10 128	257	2 217	449	7 900
Katowice	329	1 387	244	815	77	1 106
Kraków	15	37	5	14	10	22
Lublin	32	194	17	145	15	49
Łódź	602	7 231	532	5 982	70	1 240
Olsztyn	649	5 286	234	1 540	412	3 691
Poznań	684	8 259	627	7 963	47	135
Szczecin	473	7 778	40	998	433	6 780
Warszawa	385	5 568	342	2 830	24	2 612
Wrocław	66	628	57	469	9	159
W tym — *Dont*						
Ruch miejscowy — Service local						
Razem — *Total* 1946	1 047	4 993	125	580	861	4 390
1947	2 526	27 007	1 722	17 326	810	9 519
Gdańsk	427	4 898	10	290	417	4 607
Katowice	227	1 002	207	668	17	241
Kraków	3	11	3	11	—	—
Lublin	—	—	—	—	—	—
Łódź	550	6 241	499	5 560	51	681
Olsztyn	—	—	—	—	—	—
Poznań	622	7 541	607	7 514	43	51
Szczecin	289	3 965	23	235	266	3 730
Warszawa	356	2 879	328	2 704	9	83
Wrocław	52	470	45	344	7	126

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Tabl. 21. Niedoręczalne przesyłki pocztowe[1]) — *Envois tombés en rebut* [1])

A. W obrocie krajowym — *Service intérieur* **B. W obrocie zagranicznym — *Service international***

1947

Lata Rodzaj przesyłek	Otrzymano w działach przesyłek niedoręczalnych *Envois parvenus aux bureaux des envois tombés en rebut*	Z tego — *Dont* zwrócono nadawcy lub doręczono odbiorcy[2]) *envois remis au destinataire ou au consignataire*[3])	pozostało niedoręczonych *envois tombés en rebut*	Otrzymano w działach przesyłek niedoręczalnych *Envois parvenus aux bureaux des envois tombés en rebut*	Z tego — *Dont* zwrócono nadawcy *envois remis au consignateur*	pozostało niedoręczonych *envois tombés en rebut*	Zwrócono z Polski do kraju nadania jako niedoręczone *Envois de la Pologne renvoyés au pays d'expédition comme non remis*	Années Genre des envois
Razem..... 1946	190 010	34 053	155 957	5 568	420	5 148	267	1946 Total
1947	219 302	25 866	193 436	2 403	76	2 327	336	1947
Listy i kartki pocztowe zwykłe i polecone ..	202 587	24 932	177 655	562	59	503	328	Lettres et cartes postales ordinaires et recommandées
Druki, papiery handlowe i próbki towarów zwykłe i polecone	11 005	215	10 790	709	6	703	—	Imprimés, papiers de commerce, échantillons de march. ordinaires et recommandés
Listy wartościowe	2	1	1	—	—	—	—	Lettres chargées
Paczki	5 708	718	4 990	1 132	11	1 121	8	Colis postaux

[1]) Przesyłki, które nie mogły być doręczone przez urzędy pocztowe i zostały przekazane do działów przesyłek niedoręczalnych. [2]) Po przeprowadzeniu postępowania dla odnalezienia nadawcy lub odbiorcy.
[1]) *Envois, ne pouvant être remis au destinataire par les bureaux de poste et transmis aux bureaux des envois tombés en rebut.* [2]) *Après avoir établi la personne du destinataire ou du consignateur.*

Tabl. 22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź — *Coupons internationaux de réponse*

1947

Lata Kraje	Kupony polskie wymienione za granicą *Coupons polonais échangés à l'étranger* liczba *nombre*	kwota we frankach w złocie *montant en francs-or*	Kupony obce wymienione w Polsce *Coupons étrangers échangés en Pologne* liczba *nombre*	kwota we frankach w złocie *montant en francs-or*	Saldo [1]) we frankach w złocie *Balance* [1]) *en francs-or*	Années Pays
Razem 1946	—	—	1 143 805	320 285,84	+ 320 285,84	1946 Total
1947	45 661	12 785,08	929 284	260 199,52	+ 247 414,44	1947
Afryka Południowa .	67	18,76	2 245	628,60	+ 609,84	Afrique du Sud
Alger	20	5,60	240	67,20	+ 61,60	Algérie
Antyle Holenderskie	—	—	77	21,56	+ 21,56	Antilles Néerlandaises
Argentyna	6	1,68	1 604	449,12	+ 447,44	Argentine
Australia	14	3,92	2 732	764,96	+ 761,04	Australie
Austria	343	96,04	1 037	290,36	+ 194,32	Autriche
Belgia	2 567	718,76	2 824	790,72	+ 71,96	Belgique
Brazylia	5	1,40	2 060	576,80	+ 575,40	Brésil
Bulgaria	3	0,84	64	17,92	+ 17,08	Bulgarie
Cejlon	27	7,56	2	0,56	— 7,00	Ceylan
Chile	—	—	126	35,28	+ 35,28	Chili
Chiny	—	—	6	1,68	+ 1,68	Chine
Costa-Rica	—	—	31	8,68	+ 8,68	Costa-Rica
Cypr	1 902	532,56	—	—	— 532,56	Chypre
Czechosłowacja	1 492	417,76	789	220,92	— 196,84	Tchécoslovaquie
Dania	754	211,12	5 779	1 618,12	+ 1 407,00	Danemark
Egipt	10	2,80	10 188	2 852,64	+ 2 849,84	Egypte
Francja	9 958	2 788,24	17 521	4 905,88	+ 2 117,64	France

[1]) Znak „+" oznacza saldo dodatnie, „—" saldo ujemne.
[1]) „+" *désigne une balance positive (excédent),* „—" *désigne une balance négative (déficit).*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 22. Międzynarodowe kupony na odpowiedź (dok.)

Coupons internationaux de réponse (fin)

1947

Kraje	Kupony polskie wymienione za granicą *Coupons polonais échangés à l'étranger*		Kupony obce wymienione w Polsce *Coupons étrangers échangés en Pologne*		Saldo [1] we frankach w złocie *Balance [1] en francs-or*	Pays
	liczba *nombre*	kwota we frankach w złocie *montant en francs-or*	liczba *nombre*	kwota we frankach w złocie *montant en francs-or*		
Gibraltar	3	0,84	—	—	— 0,84	Gibraltar
Haiti	—	—	2	0,56	+ 0,56	Haïti
Hiszpania	—	—	6	1,68	+ 1,68	Espagne
Holandia	72	20,16	1 648	461,44	+ 441,28	Pays-Bas
Indie Brytyjskie	18	5,04	1 712	479,36	+ 474,32	Indes Britanniques
Indochiny	1	0,28	2	0,56	+ 0,28	Indo-Chine
Irak	—	—	60	16,80	+ 16,80	Irak
Iran	—	—	20	5,60	+ 5,60	Iran
Irlandia	—	—	283	79,24	+ 79,24	Irlande
Islandia	—	—	2	0,56	+ 0,56	Islande
Jamajka	—	—	1	0,28	+ 0,28	Jamaïque
Jugosławia	132	36,96	73	20,44	— 16,52	Yougoslavie
Kanada	3	0,84	17 874	5 004,72	+ 5 003,88	Canada
Kenya i Uganda	80	22,40	3 743	1 048,04	+ 1 025,64	Kenya et Uganda
Kolumbia	—	—	171	47,88	+ 47,88	Colombie
Kongo Belgijskie	—	—	31	8,68	+ 8,68	Congo Belge
Kuba	4	1,12	60	16,80	+ 15,68	Cuba
Liban	16	4,48	985	275,80	+ 271,32	Liban
Luksemburg	66	18,48	49	13,72	— 4,76	Luxembourg
Malajo	4	1,12	—	—	— 1,12	Malaisie
Malta	11	3,08	—	—	— 3,08	Malte
Marokko	27	7,56	129	36,12	+ 28,56	Maroc
Martynika	7	1,96	—	—	— 1,96	Martinique
Meksyk	—	—	179	50,12	+ 50,12	Mexique
Norwegia	83	23,24	3	0,84	— 22,40	Norvège
Nowa Kaledonia	2	0,56	—	—	— 0,56	Nouvelle Calédonie
Nowa Zelandia	—	—	292	81,76	+ 81,76	Nouvelle Zélande
Palestyna	1 668	467,04	19 656	5 503,68	+ 5 036,64	Palestine
Portugalia	5	1,40	21	5,88	+ 4,48	Portugal
Rodezja	3	0,84	1 858	520,24	+ 519,40	Rhodésie
Rumunia	479	134,12	172	48,16	— 85,96	Roumanie
Senegal	1	0,28	—	—	— 0,28	Sénégal
Siam	—	—	3	0,84	+ 0,84	Siam
Sierra Leone	—	—	1	0,28	+ 0,28	Sierra Leone
Stany Zjedn. Am.	684	191,52	513 121	143 673,88	+ 143 482,36	États-Unis d'Am.
Syria	—	—	5	1,40	+ 1,40	Syrie
Szwajcaria	13 945	3 904,60	6 556	1 835,68	— 2 068,92	Suisse
Szwecja	4 852	1 358,56	5 804	1 625,12	+ 266,56	Suède
Trinidat	—	—	15	4,20	+ 4,20	Trinidad
Tunis	—	—	79	22,12	+ 22,12	Tunisie
Turcja	1	0,28	413	115,64	+ 115,36	Turquie
Urugwaj	—	—	651	182,28	+ 182,28	Uruguay
Wenezuela	—	—	91	25,48	+ 25,48	Vénezuéla
Węgry	1 620	456,12	10	2,80	— 453,32	Hongrie
Wielka Brytania	3 785	1 059,80	305 609	85 570,52	+ 84 510,72	Grande-Bretagne
Włochy	860	240,80	232	64,96	— 175,84	Italie
Złote Wybrzeże	—	—	334	93,52	+ 93,52	Côte d'Or
Z. S. R. R. [2]	52	14,56	3	0,84	— 13,72	U. R. S. S. [2]

[1] Znak „+" oznacza saldo dodatnie, „—" saldo ujemne. [2] Łącznie z azjatycką częścią Z. S. R. R.

[1] „+" *désigne une balance positive (excédent)*, „—" *désigne une balance negative (déficit)*. [2] *Y compris la partie Asiatique de U. R. S. S.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR REPRODUCTION

Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne

Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement

1947

Lata Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki		Ilość *Nombre*	Wartość w złotych *Valeur en zlotys*	Années Espèce et valeur nominale par unité émise
a. Znaczki pocztowe — *Timbres-poste*				
Ogółem	1946	357 789 780	1 737 602 939	1946 Total
	1947	489 896 416	3 865 747 611	1947
Znaczki pocztowe — opłaty w złotych				**Timbres-poste ordinaires en zloty**
Razem		405 550 875	3 061 518 136	**Total**
Będzin	5	53 613 000	268 065 450	Będzin
Brat Albert	2	16 911 400	33 822 800	Frère Albert
Chopin	3	16 878 300	50 634 900	Chopin
Curie-Skłodowska	10	16 937 200	169 372 000	Curie-Skłodowska
Gdańsk	1	4 861 400	4 861 400	Gdańsk
"	2	4 704 300	9 408 600	"
"	3	12 230 500	36 691 500	"
Górnik	20	15 600 000	312 000 000	Mineur
Hutnik	5	20 000 000	100 000 000	Métallurgiste
Lanckorońskie	10	10 375 194	103 751 940	de Lanckorona
Malarstwo	1	21 905 100	21 905 100	Peinture
Mickiewicz	20	11 550 100	231 002 000	Mickiewicz
Poezja	15	8 694 900	130 423 500	Poésie
Probus	5	9 782 000	48 910 000	Probus
"	6	418 091	2 508 546	"
Proza	6	8 713 900	52 283 400	Prose
Rolnik	10	80 000 000	800 000 000	l'Agriculteur
Rybak	15	22 400 000	336 000 000	Pêcheur
Teatr	5	69 975 400	349 877 000	Théatre
Znaczki pocztowe okolicznościowe w *zł*				**Timbres-poste de circonstance en *zl***
Razem		801 906	13 770 560	**Total**
E. Zegadłowicz	5+15	177 600	3 552 000	E. Zegadłowicz
Mistrzostwo Narciarskie	5+15	170 000	3 400 000	Championnat de ski
P. C. K.	5+ 5	124 750	1 247 500	P. C. K. (C. P. R.)
Pomoc zimowa	2+18	227 550	4 551 000	Aide d'Hiver
Sejm Ustawodawczy	3+ 7	102 006	1 020 060	Diète
Znaczki pocztowe lotnicze w złotych				**Timbres-poste „par avion" en zlotys**
Razem		34 936 654	594 955 210	**Total**
Znaczki	5	6 793 300	33 966 500	Timbres-poste
"	10	8 910 700	89 107 000	" "
"	15	4 666 000	69 990 000	" "
"	20	3 830 000	76 600 000	" "
"	25	4 500 900	112 522 500	" "
"	30	4 348 500	130 455 000	" "
"	40	1 204 849	48 193 960	" "
"	50	682 405	34 120 250	" "
Znaczki do korespondencji urzędowej w złotych				**Timbres-poste pour correspondence officielle en zlotys**
Razem		35 458 700	79 420 600	**Total**
— zwykłej	2	31 207 100	62 414 200	— ordinaire
— poleconej	4	4 251 600	17 006 400	— recommandée
Znaczki pocztowe — dopłaty w złotych				**Timbres-poste de supplément en zlotys**
Razem		13 148 281	116 083 105	**Total**
Dopłata	3	4 236 800	12 710 400	Paiement supplémentaire
"	5	2 573 891	12 869 455	" "
"	10	4 529 100	45 291 000	" "
"	25	1 808 490	45 212 250	" "

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne (c. d.)

Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement (suite)

1947

Lata Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki		Ilość *Nombre*	Wartość w złotych *Valeur en zlotys*	Années Espèce et valeur nominale par unité émise
b. Kartki pocztowe krajowe i druki płatne [redacted] — *Cartes postales et formules d'affranchissement du service intérieur [redacted])*				
Ogółem	1946	38 008 804	53 620 475	1946 Total
	1947	54 125 438	188 796 130	1947
Kartki pocztowe krajowe w złotych				**Cartes-postales du service intérieur en zl**
Razem		17 708 694	90 524 721	**Total**
Belweder	3	4 734 913	14 204 739	Belvedère
„	2+3	6 437 492	32 187 460	„
Daszyński	5	515 344	2 576 720	Daszyński
Leszno—Ratusz	5	1 342 304	6 711 520	Leszno — Hôtel de ville
Oświęcim	3	564 020	1 692 060	Oświęcim
„	6	538 157	3 228 942	„
Pniów	6+2	416 000	3 328 000	Pniów
Tatrzańskie	15	1 079 296	16 189 440	de Tatra
Urząd Telekomunikacyjny	5	2 081 168	10 405 840	Bureau de la Télécommunication
Druki płatne w złotych				**Formules d'affranchissement en zlotys**
Razem		36 416 744	98 271 409	**Total**
Międzynarodowe kupony na odpowiedź	15	300 000	4 500 000	Coupons internationaux de réponse
Pocztowe książki nadawcze nr 1	50	11 633	581 650	Livrets de consignation No. 1
Pocztowe książki nadawcze nr 1	150	18 739	2 810 850	Livrets de consignation No. 1
Arkusze nadawcze nr 1a	2	102 083	204 166	Feuilles d'expédition No. 1a
Adresy pomocnicze zagraniczne nr. 70	2	52 000	104 000	Adresses supplémentaires intérnationales No. 70
Adresy pomocnicze krajowe nr 73	1	8 713 511	8 713 511	Adresses supplémentaires intérieures No. 73
Adresy pomocnicze krajowe nr 73	3	1 490 994	4 472 982	Adresses supplémentaires intérieures No. 73
Pocztowe książki odbiorcze nr 79	25	8 239	205 975	Livrets de réception No. 79
Wykazy zleceniowe nr 80	1	100 800	100 800	Liste des encaissements No. 80
Wykazy weksli miejscowych nr 81	1	122 500	122 500	Liste des lettres de change locales No. 81
Karty tożsamości nr 87	25	505 602	12 640 050	Cartes d'identités No. 87
Adresy pomocnicze z przekazem pobraniowym nr 105	2	1 344 908	2 689 816	Adresses supplémentaires avec mandats de remboursements No. 105
Adresy pomocnicze z przekazem pobraniowym nr 105	5	1 581 876	7 909 380	Adresses supplémentaires avec mandats de remboursements No. 105
Deklaracje celne nr 121	0,50	100 000	50 000	Déclarations de douane No. 121
Koperty lotnicze nr. 310	2	150 000	300 000	Enveloppes „par avion" No. 310
Koperty lotnicze nr 310	5	550 700	2 753 500	Enveloppes „par avion" No. 310
Przekazy pocztowe krajowe				Mandats-poste intérieurs
— zwykłe nr 504	1	5 312 966	5 312 966	— ordinaires No. 504
— zwykłe nr 504	3	6 871 586	20 614 758	— ordinaires No. 504
— zleceniowo-pobraniowe nr 517	1	1 020 036	1 020 036	— de remboursement No. 517
Międzynarodowe przekazy pocztowe nr 519	2	100 916	201 832	Mandats-poste internationaux No. 519
Międzynarodowe przekazy pocztowe nr 519	5	50 126	250 630	Mandats-poste internationaux No. 519
Blankiety telegraficzne nr 1011	2	4 753 952	9 507 904	Formulaires télégraphiques No. 1011
Dzienniki kasowe przyjętych telegramów nr 1014	2	10 352	20 704	Livres de caisse des télégrammes reçus No. 1014
Dzienniki kasowe przyjętych telegramów—wkładkowe nr 1014a	1	3 000	3 000	Livres de caisse des télégrammes reçus — d'insertions No. 1014a

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 23. Wyprodukowane znaczki pocztowe, kartki pocztowe i druki płatne (dok.)

Production de timbres-poste, cartes postales et formules d'affranchissement (fin)

1947

Rodzaj i nominalna wartość wyprodukowanej jednostki	Ilość *Nombre*	Wartość w złotych *Valeur en zlotys*	Espèce et valeur nominale par unité émise
b. Kartki pocztowe krajowe i druki płatne (dok.) ***Cartes postales et formules d'affranchissement du service intérieur (fin)***			
Dzienniki kasowe przyjętych telegramów — format mniejszy nr 1014b 1	4 610	4 610	Livres de caisse des télégrammes reçus — plus petit No. 1014b
Pokwitowania nadania telegramów nr 1030 10	806 416	8 064 160	Quittances des télégrammes envoyés No. 1030
Zezwolenia na instalacje telefoniczne nr 1101 10	26 270	262 700	Permis pour installations téléphoniques No. 1101
Zezwolenia na instalacje telefoniczne nr 1101a 10	19 800	198 000	Permis pour installations téléphoniques No. 1101a
Blankiety na radiotelegramy nr 1307 1	29 852	29 852	Formulaires pour radiotélégrammes No. 1307
Wykazy A radiotelegramów wydanych do stacji nadbrzeżnych nr 1309 1	8 369	8 369	Listes A des radiotélégrammes envoyés aux stations littorales No. 1309
Wykazy B radiotelegramów odebranych od stacji nadbrzeżnych nr 1309a 1	20 600	20 600	Listes B des radiotélégrammes reçus des stations littorales No. 1309a
Zezwolenia radiofoniczne nr 1314 1	462 000	462 000	Permis radiophoniques No. 1314
Zezwolenia radiofoniczne nr 1314 3	420 868	1 262 604	Permis radiophoniques No. 1314
Zezwolenia radiofoniczne z blankietem P.K.O. nr 1315 1	521 192	521 192	Permis radiophoniques sur formulaire de la C.P.E. No. 1315
Zezwolenia radiofoniczne z blankietem P.K.O. nr 1315 3	496 296	1 488 888	Permis radiophoniques sur formulaire de la C.P.E. No. 1315
Blankiety P.K.O. z kontrolą radiofoniczną nr 4545 1	293 524	293 524	Formulaires de la C.P.E. avec contrôle radiophonique No. 4545
Klasery 30	40	1 200	Classificateurs
Klasery 200	308	61 600	Classificateurs
Dodatki do spisu urzędów, agencji, pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 2 20	10 030	200 600	Suppléments aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 2
Dodatki do spisu urzędów, agencji i pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 3 20	10 000	200 000	Suppléments aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 3
Dodatki do spisu urzędów, agencji i pośrednictw pocztowo-telekomunikacyjnych nr 4 10	10 050	100 500	Supplements aux listes officielles des bureaux, agences et entremises des poste-télécommunications No. 4

Tabl. 24. Maszyny do frankowania przesyłek pocztowych

Machines pour affranchir les envois de correspondance

31. XII 1947

Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Typy maszyn — *Types des machines*	
		Midget Multi Value	*Francotyp*
Razem — *Total*	2	1	1
Kraków	1	1	—
Łódź	1	—	1

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

II. TELEKOMUNIKACJA — *TÉLÉCOMMUNICATION*

A. TELEFONIA — *TÉLÉPHONIE*

Tabl. 25. Sieci miejskie — *Réseaux urbains*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux* *et Télégraphiques*	Liczba sieci *Nombre de réseaux*	Długość linii *Longueur des lignes* ogółem *total*	Długość linii *Longueur des lignes* w tym w kablach podziemnych *dont câbles souterrains*	Długość obwodów abonentowych *Longueur des circuits d'abonnés* ogółem *total*	Długość obwodów abonentowych *Longueur des circuits d'abonnés* w tym w kablach napowietrznych i podziemnych *dont câbles aériens et souterrains*	Długość drutów *Longueur des fils* ogółem *total*	Długość drutów *Longueur des fils* w tym w kablach napowietrznych i podziemnych *dont câbles aériens et souterrains*
Razem — *Total*							
31. XII 1946	2 530	20 160	9 202	420 717	244 414	751 435	520 340
„ „ 1947	2 564	23 509	8 990	754 119	641 112	1 144 025	965 034
Gdańsk	330	2 632	815	190 050	145 600	190 059	145 600
Katowice	231	3 416	1 494	112 858	91 363	225 716	182 726
Kraków	386	1 317	202	22 678	12 923	45 356	25 846
Lublin	186	940	109	9 340	5 020	18 680	10 040
Łódź	232	2 058	1 441	113 411	110 200	226 822	220 400
Olsztyn	176	828	423	5 265	4 822	10 530	9 644
Poznań	467	1 895	603	39 902	26 705	79 804	53 410
Szczecin	118	1 096	450	182 573	180 000	182 573	180 000
Warszawa	256	1 415	411	30 333	27 570	69 076	63 550
Wrocław	182	7 912	3 042	47 709	36 909	95 418	73 818

Tabl. 26. Połączenia międzymiastowe — *Jonctions interurbaines*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux* *et Télégraphiques*	Długość linii *Longueur des lignes* telefonicznych *téléphoniques*	Długość linii *Longueur des lignes* mieszanych *mixtes*	Długość linii *Longueur des lignes* w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont câbles aériens, souterrains et sous-marins*	Długość połączeń *Longueur des fonctions* ogółem *total*	Długość połączeń *Longueur des fonctions* rzeczywistych *réels*	Długość połączeń *Longueur des fonctions* kombinowanych *combinés*	Długość połączeń *Longueur des fonctions* telefonii wielokrotnej *de téléphonie multiple*	Długość drutów *Longueur des fils* ogółem *total*	Długość drutów *Longueur des fils* w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont câbles aériens, souterrains et sous-marins*
Razem — *Total*									
31. XII 1946	42 011	2 131	8 465	477 584	453 219	15 765	8 600	864 511	658 888
„ „ [1] 1947	52 541[1])	2 136	9 304	590 982	562 935	19 447	8 600	1 157 742	809 624
Gdańsk	8 059	—	1 485	47 259	46 891	368	—	94 518	42 062
Katowice	3 333	282	1 220	68 371	62 892	5 479	—	159 870	141 886
Kraków	5 276	403	623	26 012	24 086	1 926	—	51 938	27 324
Lublin	3 892	188	336	21 103	20 158	945	—	31 536	14 466
Łódź	2 937	—	720	273 472	259 167	5 705	8 600	518 336	387 520
Olsztyn	4 588	107	520	13 821	13 654	167	—	27 308	8 096
Poznań	10 389	594	1 050	38 247	35 269	2 978	—	70 538	36 104
Szczecin	3 803	—	742	60 022	59 392	630	—	118 784	97 802
Warszawa	4 533	562	607	17 785	17 572	213	—	35 144	17 432
Wrocław	5 731	—	2 001	24 890	23 854	1 036	—	49 770	36 932

[1]) Dane te nie obejmują linii dzierżawionych.

[1]) *Les lignes à bail ne sont pas incluses dans ces données.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 27. Rozmównice publiczne — *Cabines publiques*

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Rozmównice publiczne *Cabines publiques* ogółem *total*	na 1 rozmównicę przypada mieszkańców *nombre d'habitants par cabine publique*	Miejscowości z rozmównicami publicznymi i z połączeniami międzymiastowymi *Localités pourvues de cabines publiques et de circuits interurbains*	Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Rozmównice publiczne *Cabines publiques* ogółem *total*	na 1 rozmównicę przypada mieszkańców *nombre d'habitants par cabine publique*	Miejscowości z rozmównicami publicznymi i z połączeniami międzymiastowymi *Localités pourvues de cabines publiques et de circuits interurbains*
Razem — *Total*				Lublin	136	*19 600*	123
31. XII 1946	2 975	*7 941*	2 776	Łódź	226	*10 041*	230
„ „ 1947	3 247	*7 276*	2 414	Olsztyn	216	*3 409*	208
				Poznań	647	*3 744*	440
Gdańsk	621	*3 716*	547	Szczecin	167	*3 555*	153
Katowice	329	*9 401*	213	Warszawa	347	*9 384*	36
Kraków	274	*15 841*	230	Wrocław	284	*6 835*	234

Tabl. 28. Abonenci — *Abonnés*

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Na sieciach — *Reliés aux réseaux* ręcznych — *à bras* razem *total*	M. B.[1])	C. B.[2])	automatycznych *automatiques*	1 abonent przypada na mieszkańców *Un abonné par habitants*
Razem — *Total* ... 31. XII 1946	118 064	41 991	34 977	7 014	76 073	*200*
„ „ 1947	137 447	46 215	41 367	4 848	91 232	*172*
Gdańsk	16 856	5 533	5 469	64	11 323	*137*
Katowice	28 190	3 138	2 916	222	25 052	*110*
Kraków	14 640	6 203	5 109	1 094	8 437	*296*
Lublin	6 780	3 247	2 947	300	3 533	*393*
Łódź	14 300	4 116	3 909	207	10 184	*159*
Olsztyn	3 481	2 831	2 831	—	650	*212*
Poznań	20 808	9 847	9 847	—	10 961	*116*
Szczecin	3 934	1 806	1 804	2	2 128	*151*
Warszawa	11 279	3 602	3 004	598	7 677	*289*
Wrocław	17 179	5 892	3 531	2.361	11 287	*113*

[1]) Miejscowa bateria. [2]) Centralna bateria.
[1]) *Batterie locale.* [2]) *Batterie centrale.*

Tabl. 29. Aparaty telefoniczne [1]) — *Appareils téléphoniques*[1])

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Na sieciach — *Reliés aux réseaux* ręcznych — *à bras* razem *ensemble*	M. B.[2])	C. B.[3])	automatycznych *automatiques*	Na 1 000 mieszkańców przypada aparatów *Nombre d'appareils par 1 000 habitants*
Razem — *Total* ... 31. XII 1946	169 821	62 302	50 855	11 447	107 519	*7*
„ „ 1947	188 909	63 599	51 393	12 206	125 310	*8*
Gdańsk	22 443	6 595	6 515	80	15 848	*10*
Katowice	44 844	9 319	4 067	5 252	35 525	*14*
Kraków	20 898	8 464	7 032	1 432	12 434	*5*
Lublin	7 435	4 102	3 753	349	3 333	*3*
Łódź	18 256	4 804	4 475	329	13 452	*8*
Olsztyn	4 028	3 166	3 149	17	862	*5*
Poznań	27 694	12 403	12 403	—	15 291	*11*
Szczecin	4 864	2 005	1 962	43	2 859	*8*
Warszawa	13 233	4 546	3 681	865	8 687	*4*
Wrocław	25 214	8 195	4 356	3 839	17 019	*13*

[1]) Łącznie z aparatami wrzutowymi i aparatami w rozmównicach publicznych. [2]) Miejscowa bateria. [3]) Centralna bateria.
[1]) *Y compris les automates téléphoniques et les appareils dans les cabines téléphoniques publiques.* [2]) *Batterie locale.* [3]) *Batterie centrale.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 30. Rozmowy miejscowe — *Conversations téléphoniques locales*

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Liczba rozmów — *Nombre de conversations* ogółem *total*	w tym za pośrednictwem rozmównic publicznych *dont dans les cabines publ.*	przypadająca na 1000 mieszkańców *par 1000 habitants*	Telegramy otrzymane i przekazane telefonicznie *Télégrammes transmis par téléphone* otrzymane od abonentów *expédiés par les abonnés*	przekazane abonentom *remis aux abonnés*
Razem — *Total* 1946	278 132 957	1 053 239	*11 773*	543 559	261 877
1947	380 342 808	1 312 964	*16 099*	756 819	328 756
Gdańsk	37 367 933	127 129	*16 198*	150 552	37 706
Katowice	122 043 070	263 536	*39 458*	164 712	52 864
Kraków	33 579 180	160 266	*7 735*	104 097	55 391
Lublin	15 669 992	48 504	*5 878*	23 508	13 157
Łódź	40 615 400	107 862	*17 900*	54 233	40 442
Olsztyn	7 128 770	25 098	*9 686*	17 183	13 080
Poznań	58 483 500	185 124	*24 147*	131 515	52 679
Szczecin	6 967 014	44 608	*11 729*	42 774	9 161
Warszawa	31 190 488	281 113	*9 579*	35 385	21 892
Wrocław	27 297 461	69 724	*14 064*	32 860	32 384

Tabl. 31. Rozmowy międzymiastowe i międzynarodowe

Conversations interurbaines et internationales

1947

Lata — Okręgi Poczt i Telegrafów *Années — Districts Postaux et Télégraphiques*	Międzymiastowe — *Interurbaines* ogółem *total*	w tym służbowe (wolne od opłaty) *dont de service (franc de port)*	zwykłe *ordinaires*	pilne *urgentes*	Międzynarodowe — *Internationales* ogółem *total*	z Polski *de la Pologne*	do Polski *vers la Pologne*	Wezwania do rozmów *Avis d'appel*
Liczba rozmów — *Nombre de conversations*								
Razem — *Total* 1946	31 836 375	1 896 413	27 575 007	4 261 368	67 754	35 254	32 500	508 200
1947	41 915 563	2 510 616	36 723 680	5 191 883	217 347	131 565	85 782	574 562
Gdańsk	4 956 330	208 458	4 351 885	604 445	4 927	2 859	2 068	84 010
Katowice	6 426 200	395 937	4 807 407	1 618 793	83 767	51 234	32 533	65 645
Kraków	5 822 528	528 790	5 134 503	688 025	10 474	6 386	4 088	96 389
Lublin	2 727 780	123 603	2 537 071	190 709	132	114	18	44 801
Łódź	3 924 300	150 784	3 306 123	618 177	12 976	4 049	8 927	45 732
Olsztyn	1 461 063	147 340	1 391 886	69 177	72	72	—	15 848
Poznań	6 972 480	621 253	6 565 844	406 636	596	510	86	91 880
Szczecin	1 044 310	74 932	970 413	73 897	—	—	—	16 852
Warszawa	2 988 980	137 484	2 645 860	343 120	91 907	58 557	33 350	72 877
Wrocław	5 591 592	122 035	5 012 688	578 904	12 496	7 784	4 712	40 528
Rozmowy w minutach — *Conversations en minutes*								
Razem — *Total* 1946	93 413 396	5 443 777	80 173 910	13 239 486	200 431	104 571	95 860	×
1947	120 039 692	7 475 450	104 905 176	15 134 516	628 961	381 549	247 412	×
Gdańsk	14 571 933	669 934	12 825 510	1 746 423	14 283	8 259	6 024	×
Katowice	18 921 420	1 134 170	14 278 483	4 642 937	241 268	148 680	92 588	×
Kraków	16 848 108	1 615 901	14 796 450	2 051 658	30 506	18 620	11 886	×
Lublin	8 027 494	343 398	7 474 108	553 386	332	282	50	×
Łódź	10 192 014	435 161	8 371 664	1 820 350	38 193	11 785	26 408	×
Olsztyn	4 112 072	409 416	3 912 966	199 106	208	208	—	×
Poznań	20 041 027	1 894 253	18 835 302	1 205 725	1 723	1 480	243	×
Szczecin	3 016 028	215 926	2 806 340	209 688	—	—	—	×
Warszawa	8 622 656	402 106	7 610 093	1 012 563	265 646	169 249	96 397	×
Wrocław	15 686 940	355 185	13 994 260	1 692 680	36 802	22 986	13 816	×

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 32. Szczegółowy przegląd zagranicznego ruchu telefonicznego
Revue détaillée du service téléphonique international

1947

Lata Kraje	Ogółem rozmów telefonicznych *Nombre total de conversations téléphon.*		Rozmowy — *Conversations* z Polski *de la Pologne*		do Polski *vers la Pologne*		tranzytowe *de transit*		Années Pays
	w godzinach — *aux heures*								
	silnego ruchu *du mouvement intense*	słabego ruchu *du mouvement faible*	silnego ruchu *du mouvement intense*	słabego ruchu *du mouvement faible*	silnego ruchu *du mouvement intense*	słabego ruchu *du mouvement faible*	silnego ruchu *du mouvement intense*	słabego ruchu *du mouvement faible*	
Razem 1946	43 019	25 041	22 062	13 188	20 547	11 853	410	—	1946 Total
1947	**163748**	**73 390**	**82 139**	**49 426**	**61 818**	**23 964**	**19 791**	—	**1947**
Kraje europejskie ..	**162 442**	**72 654**	**81 144**	**48 813**	**61 507**	**23 841**	**19 791**	--	**Pays d'Europe**
Austria	9 018	4 433	2 822	2 674	3 757	1 759	2 439	—	Autriche
Belgia	3 437	3 242	1 904	2 464	1 420	778	113	--	Belgique
Bułgaria	90	68	63	30	27	38	—	—	Bulgarie
Czechosłowacja	61 155	28 397	35 380	19 035	25 589	9 362	186	—	Tchécoslovaquie
Dania	4 640	1 082	2 276	704	2 290	378	74	—	Danemark
Finlandia	266	129	139	79	127	50	—	—	Finlande
Francja	19 822	9 648	9 681	6 562	6 415	3 086	3 726	—	France
Holandia	3 560	1 383	1 402	793	1 873	590	285	—	Pays-Bas
Jugosławia	4 801	953	1 196	418	1 834	535	1 771	—	Yougoslavie
Luksemburg	1	—	1	—	—	—	—	—	Luxemburg
Norwegia	421	147	225	116	196	31	—	—	Norvège
Rumunia	1 940	937	1 336	838	604	99	—	—	Roumanie
Szwajcaria	9 511	4 440	6 107	3 763	3 196	677	208	—	Suisse
Szwecja	11 982	4 909	7 245	3 700	4 737	1 209	—	—	Suède
Węgry	7 321	3 265	4 245	2 202	3 060	1 063	16	—	Hongrie
Wielka Brytania ...	6 865	3 705	3 343	2 321	3 522	1 384	—	—	Grande Bretagne
Włochy	1 101	1 037	671	725	365	312	65	—	Italie
Z. S. R. R. [1])	16 511	4 879	3 108	2 389	2 495	2 490	10 908	—	U. R. S. S. [1])
Kraje pozaeuropejskie	**1 306**	**736**	**995**	**613**	**311**	**123**	—	—	**Pays extra européens**
Ameryka	1 306	736	995	613	311	123	—	—	Amérique
Ameryka Płd.	223	170	193	157	30	13	—	—	Amérique du Sud
Stany Zjedn. Am.	1 083	566	802	456	281	110	—	—	États-Unis d'Amérique

[1]) Łącznie z azjatycką częścią Z. S. R. R.
[1]) *Y compris la partie asiatique de l'U. R. S. S.*

B. TELEGRAFIA I RADIOTELEGRAFIA — *TÉLÉGRAPHIE ET RADIOTÉLÉGRAPHIE*

Tabl. 33. Połączenia telegraficzne — *Jonctions télégraphiques*

W kilometrach — *En kilomètres* 31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Długość linii *Longueur des lignes*		Długość połączeń *Longueur des jonctions*				Długość drutów *Longueur des fils*	
	mieszanych *mixtes*	w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont en câbles aériens, souterrains et sous-marins*	ogółem *total*	rzeczywistych *réel*	simultanizowanych *simultanisées*	telegrafii harmonicznej *de la télégraphie harmonique*	ogółem *total*	w tym w kablach napowietrznych, podziemnych i podwodnych *dont en câbles aériens, souterrains et sous-marins*
Razem — *Total* 31. XII 1946	3 712	3 118	20 936	4 782	9 459	6 695	18 201	17 131
„ „ 1947	3 763	2 946	25 002	6 035	8 864	10 103	23 093	22 385
Gdańsk	—	—	2 058	1 249	809	—	4 290	4 116
Katowice	780	780	8 214	1 154	1 142	5 918	10 365	10 365
Kraków	—	—	2 248	770	750	728	1 540	1 468
Lublin	793	254	866	158	708	—	158	68
Łódź	915	915	1 745	915	830	—	915	915
Olsztyn	107	107	807	107	700	—	214	214
Poznań	594	594	3 808	942	1 778	1 088	1 884	1 884
Szczecin	—	—	701	—	101	600	1 402	1 274
Warszawa	562	284	3 154	549	836	1 769	924	680
Wrocław	12	12	1 401	191	1 210	—	1 401	1 401

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 34. Instytucje państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" ze służbą telegraficzną

Établissements de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais" avec personnel télégraphique

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Ze służbą — *Avec le service*: całodzienną i całonocną *de jour et de nuit*	do północy (od 8 do 24) *jusqu'à minuit (de 8 à 24 h.)*	całodzienną (od 8 do 22) *de jour (de 8 à 22 h.)*	dzienną ograniczoną *de jour limité*	Jedna instytucja ze służbą telegraficzną przypada na *Un établissement avec personnel télégraphique par*: km²	mieszkańców *habitants*
Razem — *Total* 31. XII 1946	3 799	321	72	269	3 137	*82*	*6 219*
„ „ 1947	4 002	314	20	296	3 372	*78*	*5 903*
Gdańsk	596	27	17	66	486	*61*	*3 871*
Katowice	414	33	—	18	363	*42*	*7 471*
Kraków	607	60	—	22	525	*69*	*7 151*
Lublin	334	13	1	52	268	*109*	*7 981*
Łódź	266	25	—	—	241	*77*	*8 531*
Olsztyn	217	31	—	7	179	*142*	*3 394*
Poznań	655	56	—	46	553	*60*	*3 698*
Szczecin	168	18	1	11	138	*131*	*3 534*
Warszawa	327	50	1	22	254	*131*	*9 958*
Wrocław	418	1	—	52	365	*59*	*4 641*

Tabl. 35. Przegląd telegramów wysłanych i otrzymanych

Revue des télégrammes expédiés et reçus

1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Telegramy wysłane — *Télégrammes expédiés*: Razem *Total*	służbowe — *de service*: krajowe *intérieurs*: Zarządu P. i T. *Direct. Post. et Tél.*	inne *autres*	zagraniczne *inter-nation.*	opłacone — *affranchis*: w obrocie *dans le service*: krajowym *intérieur*	zagranicznym *inter-nation.*	na 1 000 mieszk. *par 1000 habit.*	Telegramy otrzymane — *Télégrammes reçus*: Razem *Total*	służbowe — *de service*: krajowe *intérieurs*: Zarządu P. i T. *Direct. Post et Tél*	inne *autres*	zagraniczne *inter-nation.*	opłacone w obrocie krajowym i zagranicz. *affranchis dans le service intérieur et international*
Razem .. 1946	5 870 642	384 520	56 837	17 838	5 199 361	212 086	*229*	6 007 209	490 134	56 713	19 500	5 440 862
Total 1947	7 226 391	427 912	89 001	29 921	6 365 734	313 823	*283*	7 362 798	500 249	88 466	29 909	6 744 174
Gdańsk	974 498	54 015	4 334	1 844	858 124	56 181	*396*	1 000 196	58 421	2 921	1 224	937 630
Katowice	875 206	70 522	2 134	1 658	767 434	33 458	*255*	884 012	75 666	1 062	1 922	805 362
Kraków	1 076 510	51 359	8 504	882	994 622	21 143	*234*	1 060 177	53 947	5 342	1 271	999 617
Lublin	376 980	24 295	7 063	198	343 234	2 190	*130*	378 682	26 558	5 937	341	345 846
Łódź	641 896	27 759	1 946	1 290	575 939	34 962	*269*	679 196	28 761	1 693	1 220	647 522
Olsztyn	232 012	13 976	8 202	69	208 447	1 318	*285*	220 718	14 713	5 126	93	200 786
Poznań	662 280	39 260	5 044	227	611 291	6 458	*255*	716 602	79 003	5 718	705	631 176
Szczecin	317 688	15 167	15 860	192	269 619	16 850	*482*	328 645	19 246	8 683	602	300 114
Warszawa	1 230 127	70 365	11 819	21 811	1 021 694	104 438	*346*	1 256 790	74 584	30 386	19 086	1 132 734
Wrocław	830 194	61 194	24 095	1 750	715 330	36 825	*388*	837 786	69 350	21 598	3 446	743 387

Tabl. 36. Telegramy wysłane według liczby wyrazów

Télégrammes expédiés d'après la quantité de mots

Na podstawie obliczeń w październiku — *Évaluation au mois d'Octobre*

1947

Telegramy	Na każde 100 telegramów przypada telegramów o ilości wyrazów *Par 100 télégrammes, nombre de ceux ayant*: poniżej 10 *moins de 10 mots*	od 10—15 *10—15 mots*	powyżej 15 *plus de 15 mots*	Przeciętna liczba wyrazów jednego telegramu *Nombre moyen de mots par télégramme*	Télégrammes
W obrocie krajowym	16	43	41	15	Service intérieur
W obrocie zagranicznym:					Service international:
do krajów europejskich	16	34	50	23	destinés aux pays européens
„ „ pozaeuropejskich	18	37	45	32	destinés aux pays extra-européens

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POORER ORIGINAL

Tabl. 37. Rodzaje telegramów w odsetkach ogólnej liczby telegramów wysłanych

Catégories de télégrammes en pourcent du total de télégrammes expédiés

Na podstawie obliczeń w październiku — *Évaluation au mois d'Octobre*

W odsetkach — *En pourcentage* 1947

Rodzaje telegramów	Telegramy wysłane — *Télégrammes expédiés*			Genre de télégrammes
	ogółem *total*	krajowe *à l'intérieur*	zagraniczne *à l'étranger*	
I. Według grup				**I. Selon les groupes**
Telegramy państwowe	2,9	1,9	4,0	Télégrammes officiels
„ służbowe w sprawie służby pocztowej i telekomunikacyjnej	6,3	6,2	8,7	„ de service, intérieur concernant les postes et la télécommunication
„ służbowe opłacone	1,2	1,3	—	„ de service, affranchis
„ prywatne za zwyczajną opłatą	89,3	90,4	85,2	„ privés ordinaires
„ prasowe	0,2	0,2	2,0	„ de presse
„ zwykłe zamorskie	0,1	—	0,1	„ non-urgents d'outremer
II. Według rodzaju języka				**II. Selon le genre de langue**
Telegramy w języku jawnym	99,9	99,9	99,1	En langue ordinaire
„ „ „ tajnym	0,1	0,1	0,9	En code
III. Według szczegółowej dyspozycji				**III. Selon les dispositions**
Telegramy bez znaków służbowych płatnych	88,3	88,1	90,9	Télégrammes sans dispositions spéciales
„ pilne	8,1	8,4	2,0	„ urgents
„ z opłaconą odpowiedzią	0,9	0,9	0,5	„ avec réponse payée
„ o kilku adresach	0,1	0,1	0,2	„ multiples
„ okolicznościowe	0,1	0,1	—	„ d'occasion
„ z opłaconym posłańcem	0,7	0,7	—	„ avec facteur payé
„ z innym oznaczeniem	1,3	1,4	0,5	„ avec d'autres dispositions
„ listowe	0,5	0,3	5,9	„ lettres

C. RADIOFONIA — *RADIOPHONIE*

Tabl. 38. Abonenci [1]) — *Abonnés* [1])

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années* *Districts Postaux et Télégraphiques*	Ogółem *Total*	Radioodbiorniki — *Appareils récepteurs*			Głośniki *Haut-parleurs*
		lampowe *à lampes*	bezlampowe *sans lampes*	punkty *points*	
Razem — *Total* 31. XII 1946	14 115	13 110	322	—	683
„ „ 1947	694 899	527 714	8 693	1 630	156 862
Gdańsk	94 506	67 112	255	190	26 949
Katowice	103 556	93 233	150	210	9 963
Kraków	75 298	56 574	1 778	306	16 640
Lublin	33 577	23 156	402	79	9 940
Łódź	93 527	68 311	1 317	222	23 677
Olsztyn	14 331	8 099	14	6	6 212
Poznań	100 058	68 003	86	197	31 772
Szczecin	17 922	16 436	19	9	1 458
Warszawa	109 989	78 514	4 612	289	26 574
Wrocław	52 135	48 276	60	122	3 677

[1]) W grudniu 1946 r. urzędy i agencje pocztowe i telekomunikacyjne przystąpiły do rejestracji abonentów radiowych; wykazana więc przez nie na dzień 31. XII 1946 r. liczba abonentów radiowych nie obejmuje ogólnej liczby radioabonentów w Polsce, a jedynie tych, którzy do dnia 31. XII 1946 r. zarejestrowali się w urzędach i agencjach pocztowych i telekomunikacyjnych. Według danych Polskiego Radia liczba abonentów radiowych wynosiła na dzień 31. XII 1946 r. 474 542, na dzień 31. XII 1947 r. 666 952. Różnicę należy tłumaczyć tym, że Polskie Radio, otrzymując od grudnia 1946 r. liczbę zgłoszonych radioabonentów za pośrednictwem urzędów i agencji pocztowych i telekomunikacyjnych, rejestruje te dane w późniejszym terminie.

[1]) *En Décembre 1946 les offices et agences de poste et télécommunication ont commencé l'enrégistrement des abonnés à la T. S. F. donc le nombre des abonnés figurant sur cette liste ne représente aucunement le nombre général des abonnés à la T. S. F. en Pologne, mais seulement ceux qui étaient enrégistrés dans les offices et agences de poste et télécommunication. Selon les données de la Radio Polonaise le nombre de ses abonnés s'élève au 31. XII 1946 à 474 542 personnes, et au 31. XII 1947 à 666 952 personnes. La différence peut-être expliquée par le fait que la Radio Polonaise, qui depuis le mois de Décembre 1946 obtient le nombre des abonnés par l'entremise des offices et agences de poste et télécommunication, régistre ces données dans un terme plus éloigné.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 39. Stacje nadawcze — *Postes émetteurs*

31. XII 1947

Stacje nadawcze *Postes émetteurs*	Moc w kW *Puissance en kW*	Długość fali roboczej w metrach *Longueur de l'onde de travail en mètres*	Czas pracy stacji w godzinach na dobę *Durée du travail du poste par jour en heures*
a) Długofalowe — *Sur les ondes longues*			
Gdańsk	1	1 054	18
Warszawa II	10	1 339,3	6,5
b) Średniofalowe — *Sur les ondes moyennes*			
Gliwice	10	243,7	18
Kraków	10	203,5	18
Łódź	10	224,0	18
Poznań	6	345,6	18
Szczecin	1	216,8	18
Toruń	24	304,3	18
Warszawa I	50	395,8	19
Wrocław	50	315,8	18
c) Krótkofalowe — *Sur les ondes courtes*			
Warszawa III	7,5	48,25	8

III. PRACOWNICY — *PERSONNEL*

Tabl. 40. Pracownicy Ministerstwa Poczt i Telegrafów i państwowego przedsiębiorstwa P. P. T. T.

Personnel du Ministère des Postes et Télégraphes et de l'entreprise d'État P. P. T. T.

Zestawienie ogólne — *Relevé général*

31. XII 1947

Lata Jednostki organizacyjne *Années* *Unités d'organisation*	Ogółem *Total*	Pracownicy — *Personnel*: umysłowi — *employés*: stali *permanents*	umysłowi: niestali[1] *provisoires*[1]	fizyczni — *ouvriers*: stali *permanents*	fizyczni: niestali[1] *provisoires*[1]	Kierownicy agencji i pośrednictw *Chefs d'agences et de bureaux d'entremises*	Listonosze wiejscy *Facteurs de campagne*
Razem — *Total* 31. XII 1946	48 936	12 346	9 204	11 040	10 307	2 470	3 569
„ „ 1947	50 314	12 646	9 820	11 119	10 396	2 674	3 659
Ministerstwo Poczt i Telegrafów *Ministère des Postes et Télégraphes*	210	158	37	8	7	—	—
Dyrekcje Okręgów Poczt i Telegrafów: *Direct. des Distr. Postaux et Télégraphiques:*							
Gdańsk	6 422	1 435	1 143	1 491	1 253	441	659
Katowice	6 129	1 700	1 004	1 882	1 034	210	299
Kraków	6 722	2 118	702	1 921	901	447	633
Lublin	2 640	704	435	517	511	243	230
Łódź	3 807	805	885	847	889	150	231
Olsztyn	1 973	374	470	251	565	149	164
Poznań	7 088	1 584	1 249	1 430	1 648	462	715
Szczecin	1 883	312	565	154	635	95	122
Warszawa	7 674	1 890	1 983	1 496	1 655	269	381
Wrocław	5 166	1 401	1 064	1 064	1 204	208	225
Inne centralne instytucje *Autres institutions centrales*	600	165	283	58	94	—	—

[1]) Do niestałych są zaliczeni pracownicy prowizoryczni, kontraktowi i praktykanci.

[1]) *La colonne „provisoires" comprend les employés provisoires, les employés engagés par contrat et les apprentis.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Tabl. 41. Pracownicy w służbie administracyjnej
Personnel du service administratif

31. XII 1947

Jednostki organizacyjne *Unités d'organisation*	Umysłowi *Employés*				Fizyczni *Ouvriers*			
	ogółem *total*	w tym kobiety *dont femmes*	stali *permanents*	niestali[1]) *provisoires*[1])	ogółem *total*	w tym kobiety *dont femmes*	stali *permanents*	niestali[1]) *provisoires*[1])
Razem — *Total* ...31. XII 1946	1 837	503	1 514	323	190	2	118	72
„ „ 1947	1 955	612	1 584	371	212	6	133	79
Ministerstwo Poczt i Telegrafów *Ministère des Postes et Télégraphes*	195	52	158	37	15	—	8	7
Izba Kontroli Rachunkowej Poczty i Telekomunikacji *Chambre de Contrôle des Comptes des Postes et de la Télécommunication*	209	141	94	115	20	—	17	3
Zakład Techniki Pocztowej *Établissement de Technique Postale*	13	2	5	8	—	—	—	—
Ośrodek Szkolnictwa Poczty i Telekomunikacji *Centre d'Instruction Postale et de la Télécommunication*	30	7	14	16	8	—	4	4
Dyrekcje Okręgów Poczt i Telegr.: *Dir. des Distr. Postaux et Télégraphiques*								
Gdańsk	177	37	153	24	15	—	8	7
Katowice	173	46	158	15	18	—	16	2
Kraków	182	32	175	7	29	1	18	11
Lublin	117	37	103	14	17	—	15	2
Łódź	138	52	126	12	13	—	9	4
Olsztyn	109	45	76	33	11	—	4	7
Poznań	176	43	150	26	23	—	11	12
Szczecin	103	25	71	32	9	5	1	8
Warszawa	180	65	169	11	18	—	10	8
Wrocław	153	28	132	21	16	—	12	4

[1]) Ob. uwagę [1]) do tabl. 40. — [1]) *Voir note* [1]) *au tabl. 40.*

Tabl. 42. Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych, telegraficznych oraz listonosze
Directeurs des agences et entremises postales, téléphoniques et télégraphiques ainsi que les facteurs

31. XII 1947

Lata Okręgi Poczt i Telegrafów *Années Districts Postaux et Télégraphiques*	Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych *Chefs d'agences et des bureaux d'entremise*	Listonosze *Facteurs*	Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*	Kierownicy agencji i pośrednictw pocztowych, telefonicznych i telegraficznych *Chefs d'agences et des bureaux d'entremise*	Listonosze *Facteurs*
Razem — *Total* 31. XII 1946	2 470	3 569	Lublin	243	230
„ „ 1947	2 674	3 659	Łódź	150	231
			Olsztyn	149	164
			Poznań	462	715
Gdańsk	441	659	Szczecin	95	122
Katowice	210	299	Warszawa	269	381
Kraków	447	633	Wrocław	208	225

IV. FINANSE — *FINANCES*

Tabl. 43. Dochody i wydatki Ministerstwa Poczt i Telegrafów
Recettes et dépenses du Ministère des Postes et Télégraphes

W tysiącach złotych — *En milliers de zlotys* 1947

Lata *Années*	Dochody — *Recettes*		Wydatki — *Dépenses*		
	ogółem *total*	za sprzedane wydawnictwa *pour publications vendues*	ogółem *total*	osobowe *de personnel*	inne *autres*
1946	124	124	23 490	15 891	7 599
1947	85	85	52 954	40 191	12 763

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

W tysiącach zł — *En milliers de zl*

Wyszczególnienie *Spécification*	Ogółem *Total*	Opłaty — pocztowe —				
		razem *total*	gotówkowe z obrotu przesyłek *en argent comptant pour envois*	znaczkami za prywatną korespondencję oraz korespondencję władz i urzędów *en timbres pour la correspondance privée et pour la correspondance officielle*	za przekazy i protesty weksli *pour mandats-poste et lettres de change protestées*	za przewóz osób i bagażu *pour le transport de personnes et bagages*
Razem — *Total* 1946	3 090 841	1 499 857	303 800	957 769	195 559	26 560
1947	7 256 526	3 368 157	701 413	2 111 180	503 889	9 611
Zarząd Centralny ..... *Direction Centrale*	235 089	87 572	22 976	64 514	82	—
Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*						
Gdańsk	850 517	402 095	80 791	244 521	67 451	3 236
Katowice	1 321 417	425 207	64 601	272 106	85 754	149
Kraków	937 943	546 637	108 525	359 645	76 535	—
Lublin	333 250	189 864	46 685	110 479	32 203	13
Łódź	580 427	209 853	48 275	126 778	33 775	51
Olsztyn	192 661	112 903	16 318	82 010	14 345	230
Poznań	859 087	390 348	84 685	226 951	67 081	5 050
Szczecin	224 975	125 896	30 808	77 726	16 824	519
Warszawa	921 626	493 749	109 164	298 171	64 856	1
Wrocław	793 869	384 033	88 585	248 279	44 983	362
Inne centralne instytucje ... *Autres institutions centrales*	5 675	—	—	—	—	—

Tabl. 45. Wydatki państwowego przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf, Telefon" —

W tysiącach zł — *En milliers de zl*

Wyszczególnienie *Spécification*	Ogółem *Total*	Wydatki — osobowe — *de personnel*					rzeczowo-administracyjne —		
		razem *total*	płace *salaires*	różne świadczenia osobowe *autres charges personnelles*	premie *primes*	stołówki *cantines*	razem *total*	podróże służbowe i przesiedlenia *voyages de service et transfers*	środki lokomocji *moyens de transport*
Razem — *Total* 1946	3 143 760	2 162 865	1 355 026	361 083	271 693	175 063	304 867	19 918	21 344
1947	6 803 185	4 305 382	2 281 279	826 482	750 788	446 833	653 173	40 209	52 823
Zarząd Centralny — *Dir. Centrale*	875 429	169 704	1 788	162 647	3 687	1 582	26 641	7	—
Okręgi Poczt i Telegrafów *Districts Postaux et Télégraphiques*									
Gdańsk	739 543	520 654	294 263	72 095	92 789	61 507	71 091	4 304	6 382
Katowice	646 568	482 670	269 924	64 157	94 975	53 614	63 180	4 647	4 860
Kraków	789 517	523 475	292 593	74 925	102 380	53 577	71 566	5 593	5 464
Lublin	314 811	204 264	112 966	28 063	42 029	21 206	42 434	2 581	3 812
Łódź	545 976	379 947	150 429	142 324	58 112	29 082	55 680	2 896	3 568
Olsztyn	266 857	172 339	98 796	21 700	29 546	22 297	30 703	3 388	4 709
Poznań	719 308	541 450	305 221	75 772	101 105	59 352	61 818	3 852	4 576
Szczecin	248 662	167 533	94 558	23 396	27 794	21 785	40 312	3 363	2 958
Warszawa	932 061	628 453	350 018	96 236	117 408	64 791	115 578	3 186	6 276
Wrocław	620 351	456 111	267 374	60 878	73 399	54 460	63 176	5 784	8 216
Inne centralne instytucje ..... *Autres institutions centrales*	104 102	58 782	43 349	4 289	7 564	3 580	10 994	605	2 002

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

Recettes de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais"

1947

Paiements								
postaux	należność za świadczenia na rzecz P. K. O. *sommes dues à la Caisse Postale d'Épargne*	telefoniczne — *téléphoniques*				telegraficzne *télégraphiques*	radiofoniczne *radiophoniques*	Inne wpływy *Autres recettes*
gazetowe *pour journaux*		razem *total*	abonamentowe *d'abonnement*	za pojedyncze rozmowy *par conversation*	wstępne i instalacyjne *préliminaires pour installations*			
16 169	53 410	1 193 865	452 456	591 626	149 783	320 868	18	22 823
42 064	162 825	3 018 809	1 268 704	1 404 194	345 911	519 158	87 654	99 933
—	1 950	53 048	20 895	24 944	7 209	—	86 480	6 039
6 096	21 270	347 830	145 421	154 553	47 865	65 770	268	13 275
2 597	31 296	787 732	432 061	307 861	47 810	64 325	148	12 709
1 932	21 662	293 494	120 401	151 231	21 862	63 049	97	13 004
484	7 902	106 100	44 126	51 881	10 093	25 104	34	4 246
974	13 238	303 480	114 967	164 534	23 979	46 027	26	7 803
—	6 308	57 612	16 272	27 264	14 076	13 385	19	2 434
6 581	23 737	391 291	162 391	189 991	38 909	43 340	192	10 179
19	4 228	72 414	24 291	28 425	19 698	19 911	92	2 434
21 557	18 958	274 832	76 813	119 902	78 117	120 824	147	13 116
1 824	12 276	330 967	111 066	183 608	36 293	57 423	151	9 019
—	—	—	—	—	—	—	—	5 075

Dépenses de l'entreprise d'État „Poste, Télégraphes et Téléphones Polonais"

1947

Dépenses												
d'administration		eksploatacyjne — *d'exploitation*						inne — *autres*				Inwestycje *Aménagements*
remont i konserwacja nieruchomości *réparation et conservation d'immeubles*	inne *autres*	razem *total*	dokształcanie zawodowe *instruction complémentaire professionnelle*	koszty utrzymania ruchu *dépenses pour la continuation du service*	przewóz poczty *transport de la poste*	ruchomości (zakupy) *biens mobiles (achats)*	koszty badań naukowych *dépenses pour recherches scientifiques*	razem *total*	emerytury i zaopatrzenia *pensions de retraite et approvisionnement*	subwencje *subventions*	różne *autres*	
131 087	132 518	558 111	6 609	200 046	267 260	75 241	8 955	72 850	58 325	10 000	4 525	45 067
195 536	364 605	1 377 546	16 862	583 026	606 636	150 966	20 056	318 329	197 702	34 600	86 027	148 755
15 988	10 646	390 186	—	200 057	149 691	40 438	—	241 982	121 638	34 444	85 900	46 916
12 628	47 777	117 679	891	28 282	83 097	5 409	—	10 496	10 340	150	—	19 629
12 498	41 175	88 467	1 772	43 206	36 937	6 552	—	8 759	8 759	—	—	3 492
21 126	39 383	167 446	4 525	78 911	64 577	19 433	—	20 600	20 600	—	—	6 430
14 636	21 402	63 156	446	29 019	25 217	8 474	—	4 957	4 830	—	127	—
22 580	26 636	106 102	843	29 812	49 829	25 618	—	4 247	4 247	—	—	—
9 113	13 493	38 537	389	19 079	15 883	3 186	—	1 279	1 279	—	—	23 999
16 358	37 032	98 052	2 288	42 922	46 206	6 636	—	12 489	12 489	—	—	5 499
13 566	20 425	37 718	293	15 383	17 629	4 413	—	1 075	1 069	6	—	2 024
43 806	62 310	166 049	3 352	47 881	89 840	24 976	—	9 673	9 673	—	—	12 308
12 266	36 910	69 828	966	38 140	27 730	2 992	—	2 778	2 778	—	—	28 458
971	7 416	34 326	1 097	10 334	—	2 839	20 056	—	—	—	—	—

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

V. UZUPEŁNIENIE —

Tabl. 46. Statystyka ruchu pocztowego, telefonicznego i telegraficznego

Statistique du service postal, téléphonique et télégraphique —

W tysiącach — *En milliers*

Powiaty [1]) A — wysłane B — otrzymane / *Districts* [1]) A — *expédiés* B — *reçus*		Liczba mieszkańców według spisu z dnia 14. II 1946 / *Nombre d'habitants d'après le recensement du 14 Février 1946*	Przesyłki listowe — *Envois de correspondance*: ogółem / *total*	opłacone — *affranchis*: listy / *lettres*	kartki pocztowe / *cartes postales*	druki / *imprimés*	papiery handlowe / *papiers commerciaux*	próbki towarów / *échantillons de marchandises*	wolne od opłaty / *franc de port*	Pomiędzy przesyłkami listowymi było poleconych / *Nombre d'envois de correspondance recommandés*
Białystok	A	194	9 438,1	6 481,0	2 376,3	158,9	5,1	0,7	416,1	238,7
	B		9 823,0	6 633,8	2 523,8	165,5	8,0	1,6	490,3	195,7
Bielsko	A	85	3 525,4	2 593,7	650,4	194,7	32,5	8,8	45,3	261,9
	B		3 283,3	2 428,0	518,1	210,8	46,5	22,8	57,1	206,3
Bydgoszcz	A	188	12 118,9	9 392,8	1 248,6	1 276,1	55,0	6,5	139,9	589,1
	B		11 615,5	7 681,7	1 817,0	1 682,3	60,5	14,2	359,8	654,6
Chorzów [2])	A	111	6 052,3	4 978,0	771,1	214,7	21,7	5,9	60,9	252,7
	B		6 863,7	5 520,1	830,4	342,7	34,4	8,9	127,2	308,8
Gdańsk	A	200	16 075,7	11 921,0	2 807,6	949,0	203,8	24,8	169,5	901,7
	B		16 224,4	12 451,3	2 245,0	955,2	242,7	64,3	265,9	990,7
Gdynia [2])	A	78	6 748,3	4 599,4	1 157,2	735,2	82,4	29,6	144,5	417,5
	B		6 807,0	4 685,7	1 151,4	643,4	112,6	24,8	189,1	430,8
Kalisz	A	162	2 598,0	1 923,8	351,7	227,1	33,6	5,4	56,4	169,1
	B		3 497,8	2 455,2	465,5	396,1	57,4	9,6	114,0	138,3
Katowice	A	457	25 272,1	12 653,7	5 118,0	6 883,6	247,4	66,8	302,6	865,5
	B		13 097,1	9 176,5	2 189,1	1 254,2	113,1	46,0	318,2	905,3
Kraków	A	430	37 249,1	20 320,2	10 297,2	4 430,1	485,6	136,9	1 579,1	1 943,0
	B		38 235,2	22 610,4	10 799,4	2 936,4	481,3	120,5	1 287,2	1 647,4
Lublin	A	257	6 206,2	4 369,0	876,6	601,5	97,9	16,7	244,5	612,8
	B		7 231,1	5 363,8	958,6	547,9	106,1	14,1	240,6	623,0
Łódź	A	587	35 456,3	20 409,7	8 511,9	4 593,7	357,3	89,9	1 493,8	1 662,5
	B		21 287,8	11 367,1	3 565,2	4 848,2	293,7	51,3	1 162,3	1 917,6
Olsztyn	A	59	3 931,5	3 275,9	408,3	114,9	17,3	—	115,1	334,1
	B		3 869,1	2 758,8	823,1	112,4	31,8	8,9	134,1	244,3
Poznań	A	343	35 724,7	22 910,8	6 120,4	5 586,4	605,8	134,1	367,2	1 229,8
	B		28 129,7	17 845,4	4 191,0	2 706,5	585,9	231,2	2 569,7	1 196,3
Radom	A	233	2 923,2	1 654,9	659,9	410,5	15,7	3,3	178,9	272,7
	B		3 314,0	2 046,7	785,4	372,2	5,0	2,7	102,0	257,1
Sosnowiec [2])	A	78	4 429,1	3 260,1	613,2	379,2	44,4	6,4	125,8	370,4
	B		4 961,3	3 540,2	787,0	418,1	49,1	10,4	156,5	326,4
Szczecin	A	85	11 288,9	8 054,1	2 088,1	959,7	10,3	2,1	174,6	605,1
	B		7 536,3	5 671,7	1 202,1	353,8	25,6	3,2	279,9	641,8
Toruń	A	117	12 566,4	6 767,9	2 228,8	3 092,8	73,8	73,9	329,2	270,9
	B		7 328,0	5 257,0	1 114,7	485,4	123,1	61,9	185,9	312,6
Warszawa	A	806	71 455,2	40 955,3	12 689,9	16 363,0	454,2	79,8	913,0	4 353,2
	B		60 664,9	37 435,7	12 539,9	8 828,5	323,0	69,1	1 468,7	4 790,3
Wrocław	A	241	15 728,0	11 378,8	2 497,4	871,1	260,8	88,8	631,1	1 313,7
	B		14 866,8	10 442,3	2 263,3	1 296,9	144,6	67,5	652,2	1 265,5

[1]) Łącznie z miastami. [2]) Miasta.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POORER ORIGINAL

SUPPLÉMENT

w powiatach o znacznym ruchu przemysłowym i handlowym

dans les districts à mouvement industriel et commercial intense

1947

Czasopisma *Périodiques*	Listy wartościowe *Lettres chargées*	Paczki — *Colis* bez podanej wartości *sans déclaration de valeur*	Paczki — *Colis* z podaną wartością *avec déclaration de valeur*	Przesyłki za pobraniem *Envois contre remboursement*	Wpłacone i wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne *Mandats-poste et mandats télégr., encaissés et payés* — liczba *nombre*	Wpłacone i wypłacone przekazy pocztowe i telegraficzne — kwota w tys. zł *montant en mil. zł*	Wpłaty i wypłaty P. K. O. *Encaissements et paiements à la Caisse d'Ep. Postale* — liczba *nombre*	Wpłaty i wypłaty P. K. O. — kwota w tys. zł *montant en mil. zł*	Abonenci telefoniczni w dniu 31 XII 1947 *Abonnés du téléphone au 31 Décembre 1947*	Rozmowy telefoniczne *Conversations téléphoniques* — miejscowe *locales*	Rozmowy telefoniczne — międzymiastowe i międzynarodowe *interurbaines et internationales*	Telegramy *Télégrammes*
856,5	4,0	45,7	3,9	0,4	52,4	172 666	90,3	466 817	0,7	3 615,9	104,0	46,5
3 797,4	11,0	94,0	4,1	3,3	51,7	127 011	20,8	58 817			92,4	41,3
—	4,0	24,3	6,9	10,0	51,8	173 724	70,1	605 014	2,1	4 394,7	531,0	46,2
681,5	3,8	55,8	6,9	21,2	45,8	16 152	47,0	139 392			557,1	40,5
16 932,0	5,3	192,8	15,3	56,2	130,0	462 314	178,7	758 327	2,6	7 796,1	403,8	108,1
1 967,5	12,8	153,7	16,6	47,1	220,9	623 387	113,7	234 123			456,0	136,7
2,5	3,9	40,2	13,4	16,1	74,7	181 895	148,9	1 210 664	2,9	24 064,1	209,1	51,6
213,4	4,5	76,7	6,5	21,4	55,0	136 295	431,4	843 923			12,1	84,3
434,5	4,3	151,8	13,1	15,2	210,6	616 127	234,7	1 656 958	3,1	5 380,9	450,3	198,7
1 696,9	4,6	299,5	25,6	30,8	178,4	611 790	56,2	197 796			385,2	207,1
1 349,4	2,5	127,3	48,0	23,5	141,1	484 996	148,1	955 123	2,8	67 291,3	581,0	333,4
2 378,2	3,9	145,0	15,9	39,1	124,6	342 330	40,1	96 675			425,0	249,6
50,0	3,7	39,3	8,0	12,5	49,4	156 270	71,7	504 206	0,9	1 693,3	306,6	26,1
899,5	6,4	57,1	4,3	18,1	52,9	185 025	19,3	53 812			282,3	28,7
9 537,6	8,2	178,4	12,0	72,0	197,0	782 023	191,2	1 897 968	6,4	41 732,8	1 206,5	212,0
1 351,3	10,3	152,4	19,8	59,8	240,6	697 028	248,3	564 918			1 097,4	169,0
7 078,7	7,6	519,3	89,9	302,4	333,8	1 049 279	343,3	1 460 316	7,5	18 180,6	1 237,3	255,1
3 830,9	25,5	435,7	38,4	62,1	588,5	1 883 028	299,0	534 775			1 276,4	409,3
2 521,6	16,0	114,8	12,7	26,6	135,1	516 224	121,5	1 259 041	2,9	5 674,8	471,3	94,4
1 611,2	2,9	166,8	14,4	12,1	128,6	323 242	49,4	109 353			668,0	85,1
4 501,1	9,9	246,2	74,6	122,1	246,7	921 613	654,8	2 773 872	9,7	31 763,3	1 253,9	380,0
3 837,4	5,8	340,0	33,1	101,1	328,9	1 260 564	280,5	591 320			1 708,7	399,5
1 103,4	7,9	36,1	4,8	4,1	68,7	228 816	42,8	435 079	0,9	1 610,0	191,6	45,0
747,1	9,4	73,9	7,7	12,7	56,1	135 833	21,4	57 617			198,7	41,7
23 394,0	8,7	461,3	15,7	186,5	251,1	813 743	428,8	2 261 393	7,2	24 576,3	792,7	220,0
3 625,5	6,7	344,7	25,1	74,1	515,6	1 597 962	240,5	502 632			957,6	252,1
109,6	4,2	44,6	7,2	3,5	75,9	255 755	83,3	263 135	1,0	3 233,7	215,1	58,2
517,4	8,2	73,9	6,8	28,5	52,6	179 924	42,2	95 734			346,9	55,6
8,2	2,4	59,3	12,8	3,7	94,2	230 203	161,6	882 043	2,4	18 386,0	459,5	66,4
433,2	4,4	100,9	7,1	23,2	78,3	226 074	180,6	417 737			457,8	68,7
148,5	3,9	103,9	10,1	22,9	132,0	419 875	108,1	526 008	1,3	3 311,6	199,4	154,1
664,9	5,4	130,2	13,3	30,1	102,6	301 902	22,8	40 030			199,5	153,7
1 532,9	5,3	85,0	8,5	37,7	77,3	260 951	114,1	624 846	0,8	2 032,5	382,7	53,6
1 324,7	13,2	93,8	9,9	24,3	108,0	298 309	72,4	219 799			395,8	62,0
72 189,0	26,1	847,1	137,7	564,7	627,3	2 340 751	1 102,2	5 834 328	7,4	21 499,3	872,9	1 013,1
14 133,9	11,3	657,9	46,6	83,5	959,7	3 161 777	417,1	1 073 799			997,1	1 030,3
8 878,4	12,6	240,9	21,0	39,5	216,2	753 233	167,9	1 251 985	1,3	5 023,9	421,7	251,4
6 559,2	13,3	258,6	26,7	60,1	204,5	632 501	40,4	115 596			945,0	237,0

[1]) *Y compris les villes.* [2]) *Villes.*

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

50X1-HUM

STAT

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE DE LA RÉPUBLIQUE POLONAISE

STATISTIQUE DE LA POLOGNE, SÉRIE D, FASCICULE 12

STATISTIQUE DU SERVICE POSTAL ET DE LA TÉLÉCOMMUNICATION

DRESSÉE PAR LE MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES

1947

WARSZAWA 1949

PUBLICATION DU MINISTÈRE DES POSTES ET TÉLÉGRAPHES ET DE L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3

POOR ORIGINAL

WYDAWNICTWA GŁÓWNEGO URZĘDU STATYSTYCZNEGO

LES PUBLICATIONS DE L'OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE

	złotych		Zlotys
I. Wiadomości Statystyczne		**I. Informations Statistiques (*Wiadomości Statystyczne*)**	
Zostały wznowione od sierpnia 1945 r.		Ont été renouvelées depuis le 1-er Août 1945	
Rok XVIII. 1945. Zeszyty 1, 2 i 3 wyczerpano. Zeszyty 4—5	40.—	L'année XVIII. 1945. Fascicules 1, 2 et 3 épuisés. Fascicules 4—5	40.—
Rok XIX. 1946. Komplet, zesz. 1—20 i zeszyty specjalne I i II	600.—	L'année XIX. 1946. Complet, fasc. 1—20 et les fascicules spéciaux I et II	600.—
Zeszyty specjalne 1946 r.:		Fascicules speciaux pour 1946:	
I. Tymczasowe wyniki powszechnego sumarycznego spisu ludności z dnia 14 lutego 1946	40.—	I. Résultats provisoires du recensement sommaire général du 14 Février 1946	40.—
II. Szkoły powszechne w roku szkolnym 1945/46	40.—	II. Écoles publiques durant l'année scolaire 1945/1946	40.—
Od maja 1946 r. zeszyt oddzielny ukazuje się 2 razy w miesiącu.		Fascicule séparé paraît deux fois par mois depuis le mois de Mai, 1946	
Rok XX. 1947. Komplet 1—24 i zeszyty specjalne I—III	1 180.—	L'année XX. 1947. Complet de fasc. 1—24 et les fascicules spéciaux I—III	1 180.—
Zeszyt oddzielny	60.—	Prix d'un fascicule	60.—
Zeszyty specjalne 1947 r.:		Fascicules speciaux 1947:	
I. Obroty towarowe Polski z zagranicą w latach 1945 i 1946	60.—	I. Les chiffres d'affaires dans le commerce de la Pologne avec l'étranger en 1945 et 1946	60.—
II. Statystyka pieniądza i kredytu	60.—	II. Statistique de l'argent et du credit	60.—
III. Metoda obliczania wskaźnika kosztów utrzymania	60.—	III. Méthode pour la compilation de l'index du coût de la vie	60.—
Rok XXI. 1948		L'année XXI. 1948.	
Komplet, zeszyt 1—24	1 440.—	Complet de fasc. 1—24	1 440.—
Zeszyt oddzielny	60.—	Prix d'un fascicule	60.—
Zeszyt specjalny 1948 r.:		Fascicule special 1948:	
I. Zdrowotność publiczna w 1947 r.	90.—	I. Santé publique en 1947	90.—
Rok XXII. 1949		L'année XXII. 1949:	
Prenumerata kwartalna w kraju	380.—	Abonnement trimestriel intérieur	380.—
Prenumerata kwartalna za granicą	420.—	Abonnement trimestriel à l'étranger	420.—
Zeszyt oddzielny	70.—	Prix d'un fascicule	70.—
II. Statystyka Polski, Seria D		**II. Statistique de la Pologne, Série D**	
Zeszyt 1. Powszechny sumaryczny spis ludności z dnia 14 lutego 1946	440.—	No 1. Recensement sommaire général du 14. II 1946	440.—
„ 2. Statystyka zakładów przemysłowych zatrudniających 5 i więcej pracowników, 1946	80.—	„ 2. Statistique des établissements commerciaux employant 5 travailleurs et plus en 1946	80.—
„ 3. Spis zakładów przemysłowych oraz rzemieślniczych zatrudniających 5 i więcej pracowników 1945	500.—	„ 3. Liste des établissements industriels et d'artisans employant 5 travailleurs et plus en 1945	500.—
„ 4. Klasyfikacja zakładów przemysłowych. Wykaz statystyczny wyrobów	200.—	„ 4. Classification des établissements industriels. Index statistique d'articles produits	200.—
„ 5. Statystyka zakładów przemysłowych i rzemieślniczych na podstawie zgłoszeń w sprawie nabycia kart rejestracyjnych 1946	440.—	„ 5. Statistique des établissements industriels et d'artisans, sur la base de demandes pour cartes d'enregistrement, 1946	440.—
„ 6. Statystyka pocztowa i telekomunikacyjna zestawiona przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów 1946	380.—	„ 6. Statistique du Service Postal et de la Télécommunication dressée par le Ministère des Postes et Télégraphes, 1946	380.—
„ 7. Statystyka szkolnictwa w latach szkolnych 1945/46 i 1946/47	1 000.—	„ 7. Statistique du système scolaire en 1945/46 et 1946/47	1.000.—
„ 8. Statystyka przemysłowa 1946 Cz. I. Zatrudnienie	1 600.—	„ 8. Statistique industrielle, 1946. 1-re partie. Emploi	1 600.—
„ 9. Statystyka samorządu terytorialnego 1946, 1947	800.—	„ 9. Statistique de l'autonomie territoriale 1946, 1947	800.—
„ 10. Przyczynek do statystyki ruchu naturalnego ludności w Polsce w latach 1946 i 1947	300.—	„ 10. Contribution à la statistique du mouvement naturel de la population en Pologne en 1946 et 1947	300.—
„ 11. Statystyka rolnicza 1947	.....	„ 11. Statistique de l'agriculture 1947	....
„ 13. Dochód narodowy Polski, 1947	130.—	„ 13. Revenu national de Pologne, 1947	130.—
„ 14. Statystyka kultury 1945, 1946, 1947	w druku	„ 14. Statistique de la culture, 1945, 1946, 1947	à l'imprim.
III. Rocznik Statystyczny:		**III. Annuaire statistique:**	
Rok 1947 — wydanie polskie	100.—	1947 — édition polonaise	100.—
Rok 1947 — „ angielskie	200.—	1947 — „ anglaise	200.—
Rok 1948 — „ polskie	200.—	1948 — „ polonaise	200.—
Rok 1948 — „ angielskie	400.—	1948 — „ anglaise	400.—

Skład główny, ekspedycja i sprzedaż w Głównym Urzędzie Statystycznym, Narbutta 33.

Declassified in Part - Sanitized Copy Approved for Release 2013/06/04 : CIA-RDP81-01043R002000050007-3